

UNCLASSIFIED

AD 664 455

BLUE BOOK OF COASTAL VESSELS SOUTH VIETNAM

Battelle Memorial Institute
Columbus, Ohio

1967

Processed for . . .

DEFENSE DOCUMENTATION CENTER
DEFENSE SUPPLY AGENCY

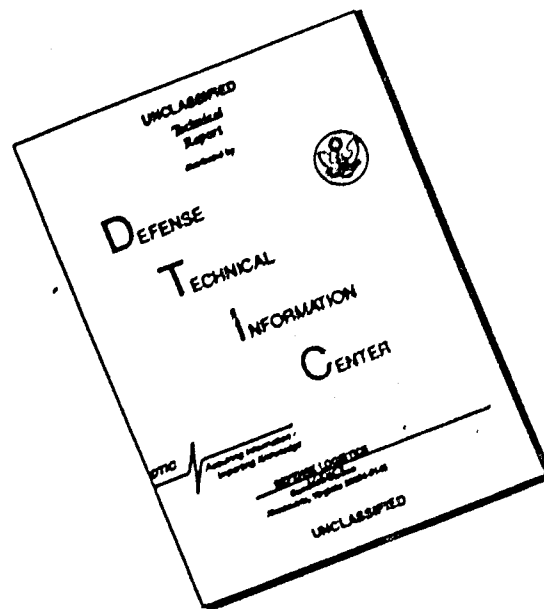


U. S. DEPARTMENT OF COMMERCE / NATIONAL BUREAU OF STANDARDS / INSTITUTE FOR APPLIED TECHNOLOGY

UNCLASSIFIED

**BLANK PAGES
IN THIS
DOCUMENT
WERE NOT
FILMED**

DISCLAIMER NOTICE



THIS DOCUMENT IS BEST QUALITY AVAILABLE. THE COPY FURNISHED TO DTIC CONTAINED A SIGNIFICANT NUMBER OF PAGES WHICH DO NOT REPRODUCE LEGIBLY.

AD 664455

THANH-THU' VÊ TÀU THUYỀN CÁN, DUYÊN

MIỀN NAM, VIỆT-NAM



BLUE BOOK OF COASTAL VESSELS

SOUTH VIETNAM

THE BLUE BOOK PROJECT STAFF

Battelle Memorial Institute Columbus Laboratories

Arthur B. Westerman
Project Leader
(January-December 1966)

John C. Costello, Jr.
Project Leader
(January-July 1967)

Leo B. Freudenreich
Deputy Project Leader

Nancy A. Black • Ray Evans • James B. Purdy
Dorothea M. Page • Elsie K. Wilson • Barbara Evans • William G. Westbrook

Combat Development and Test Center - Vietnam

Colonel Bui Quang Trach, ARVN - Director

Lieutenant Junior Grade Ha Thuc Phat, VNN - Project Officer

OSD/ARPA Research and Development Field Unit - Vietnam

Colonel John V. Patterson, Jr., USAF - Director

Captain Bruce B. Dunning, USN - Project Officer
(January - July 1966)

Lieutenant Commander Richard M. Gowing, USN - Project Officer
(July 1966 - July 1967)

Field Data Collection Team

Lieutenant Junior Grade Robert E. York, USNR

Lieutenant Junior Grade Ha Thuc Phat, VNN

Chief Petty Officer Jack C. Deckert, USN - Photographer

Petty Officer First Class Thai Tuong Nhon, VNN

Master Sergeant Nguyen Thanh Nghe, ARVN - Photographer

Corporal Phan Van Ca, ARVN - Photographer

BLUE BOOK OF COASTAL VESSELS

South Vietnam

Prepared by
Remote Area Conflict Information Center
Battelle Memorial Institute
Columbus Laboratories
Columbus, Ohio
1967

Advanced Research Projects Agency
Office of the Secretary of Defense

The Combat Development and Test Center
Republic of Vietnam Armed Forces

THANH-THỦ' VỀ TÀU THUYỀN CẬN DUYÊN **MIỀN NAM VIỆT-NAM**

Soạn bởi
Phòng Thông-Tin Về Khủng-Hoảng Ở Những Quốc-Gia Khac
Viện Battelle Memorial
Phòng Thí Nghiệm Tại Columbus
Tỉnh Columbus, Tiểu-Bang Ohio
1967

Cơ-Quan Nghiên Cứu Kế-Hoạch Cao Cấp
Văn Phòng Bộ-Trưởng Quốc Phòng

Trung Tâm Phát-Triển Khả-năng Tác-Chiến
Quân Lực Việt-Nam Cộng-Hòa



This document has been approved
for public release and sale; its
distribution is unlimited.

This research was supported by the Advanced Research Projects Agency of the Department of Defense and was monitored by ARPA/AGILE under Contracts SD-171 and F-333657-67-C-0810

Công cuộc khảo cứu này do Cơ quan Nghiên Cứu Kỹ Hoạch Cao Cấp (Advanced Research Projects Agency) thuộc Bộ Quốc Phòng tài trợ và được thực hiện bởi cơ quan ARPA/AGILE theo các kế ước số SD-171 và F-333657-67-C-0810

BAN PHỤ-TRÁCH KẾ-HOẠCH SOẠN THẢO TẬP THANH-THỦ'

Viện Battelle Memorial Phòng Thí Nghiệm Tại Columbus

Arthur B. Westerman
Trưởng Ban Kế-Hoạch
(từ tháng giêng đến tháng hai 1966)

John C. Costello, Jr.
Trưởng Ban Kế-Hoạch
(từ tháng giêng đến tháng bảy 1967)

Leo B. Freudenreich
Phó Trưởng Ban Kế-Hoạch

Nancy A. Black • Ray Evans • James B. Purdy
Dorothea M. Page • Elsie K. Wilson • Barbara Evans • William G. Westbrook

Trung-Tâm Phát-Triển Khả-Năng Tác-Chiến-Việt-Nam

Đại-tá Bùi-Quang-Trạch, QLVNCH - Giám-Đốc
Trung-Úy Hà-Thúc-Phát, HQVN - Sĩ-quan Phụ-trách Kế-Hoạch

Đoàn-Vụ Suu-Tầm và Phát-Triển tại Đại-Phường thuộc Cơ-quan OSD/ARPA - Việt-Nam

Đại-tá John V. Patterson, Jr., KQHK - Giám-Đốc
Đại-tá Bruce B. Dunning, HQHK - Sĩ-quan Phụ-trách Kế-Hoạch
(từ tháng giêng 1966 đến tháng bảy 1966)

Thiếu-tá Richard M. Gowing, HQHK - Sĩ-quan Phụ-trách Kế-Hoạch
(từ tháng bảy 1966 đến tháng bảy 1967)

Toán Thâu-Thập Dữ-Kiến tại Địa-Phường

Trung-Úy Robert E. York, HQHK
Trung-Úy Hà-Thúc-Phát, HQVN
Thượng-sĩ Jack C. Deckert, HQHK - Nhiếp ảnh viên
Thượng-sĩ I Thái-Tường-Nhơn, HQVN
Trung-sĩ I Nguyễn-Thanh-Nghê, QLVN - Nhiếp ảnh viên
Hạ-sĩ Phan-Văn-Ca, QLVNCH - Nhiếp ảnh viên

Acknowledgements

Many individuals and organizations other than the Battelle/CDTC-V/RDFU-V team contributed time and effort toward the publication of the "Blue Book of Coastal Vessels - South Vietnam".

From the staff of Commander Naval Forces - Vietnam, Captain R.A. Dowd, Assistant Chief of Staff for Intelligence, Captain H.W. Holschuh, and Lieutenant L. Warner contributed generously despite their busy schedules in consultations with the project staff on many aspects of the work. Personnel of the Photo Lab, Public Affairs Office, made their facilities and assistance available.

Several Republic of Vietnam government agencies made major contributions of data, time, and effort in providing information.

From the Directorate of Customs, Mr. Duong Thieu Sinh, Deputy Director General, and Mr. Duong Van My were instrumental in supplying the most recent data on boat population. Captain Le Xuan Long, Chief of the Customs Boat Fleet Service, furnished copies of Customs-registration papers and information on registration procedures.

The Directorate of Navigation served in a dual capacity: Mr. Nguyen Phong, Chief, Inspection Office, Maritime Merchant Marine Service, supplied copies of official boat papers and was most generous with his time in consulting with team members throughout the project. Mr. Chu Ba Tuong, Chief, Inland Waterways Service, and his staff furnished information on the registration of inland waterway craft.

At the Directorate of Fisheries, Mr. Tran Van Tri, Chief, Service of Maritime Fisheries, consulted freely regarding types of marine fish, fishing equipment, and fishing boats; Mr. Van Huu Kim prepared excellent illustrations; and Mr. Ha Khae Chu was most helpful in adding to the background information in this area.

Special thanks are also extended to:

Institute of Archaeological Research, Saigon
Mr. Do Van Anh, Librarian

Coast Guard Division 13, Cat Lo

Oceanography Institute, Nha Trang
Dr. Nguyen Hai

Third Coastal District, Vung Tau
LCDR D. McMillan, Advisor

U.S. Agency for International Development, Saigon

Mr. Charles Mann, Director

Mr. O.K. Brown, Fishing Services Branch, Agriculture Division

Mr. George Roberts, Public Works Division

Ngoài toán nhân-viên của Viện Battelle, Trung-Tâm Phát Triển Khả Năng Tác-Chiến và Đón-vị Suu Tầm và Phát-Triển tại Địa-Phương ra còn có nhiều giới-chức cũng như có-quan khác đã đóng góp nhiều thời-giờ và nỗ lực vào việc xuất bản tập Thanh-Thứ Vệ Tàu Thuyền Cận Duyên - Miền Nam Việt-Nam này.

Đại-tá R.A. Dowd, Sĩ-quan Tham-mưu Trưởng Phụ tá Tỉnh-bán, Đại-tá H.W. Holschuh và Đại Úy L. Warner thuộc Ban Tham Mưu Tu-Lệnh Hải Lục tại Việt-Nam, mặc dù công-vụ bề bộn, đã dành nhiều thì-giờ thảo-luận với những nhân-viên phục-trách tập thanh thứ vệ nhiều khía cạnh của công-tác. Các nhân viên Ban Nghiệp ảnh thuộc Phòng Công-Vụ đã giúp đỡ và cung cấp những phương-tiện thiế-yếu.

Nhiều cơ-quan của Chánh-phủ Việt-Nam Cộng-Hòa đã đóng góp một phần cố-găng, thời gian và dữ-kiện quan-trọng trong việc cung cấp tin tức.

Quý Ông Dương-Thiệu-Sinh, Phó Tổng Giám Đốc và Dương-Văn-Mỹ t:uộc Nha Quan Thuế, đã cung-cấp cho chúng tôi những dữ kiện mới nhất về tổng-số thuyền bè hiện hữu. Đại-Úy Lê-Xuân-Long, Chánh Sở Ghe Thuyền Quan-Thuế đã giúp chúng tôi những mẫu bản sao giấy tờ cùng các tin tức liên quan đến thủ tục đăng-bộ.

Nhà Thủy-Vận đã giúp đỡ chúng tôi trên hai phương diện. Ông Nguyễn-Phong, Trưởng Phòng Thanh-Tra thuộc Sở Hàng-Hải Thương-Thuyền đã cung-cấp cho chúng tôi những bản sao giấy tờ chính thức của thuyền bè và đã dành rất nhiều thì giờ thảo luận cùng các nhân viên phụ-trách Thanh-Thứ trong suốt thời gian công tác. Ông Chu-Bá-Tuòng, Chánh Sở Hàng-Hà và nhân-viên đã cho chúng tôi những tin tức về việc đăng bộ các giang-thuyền.

Ông Trần-Văn-Trí, Chánh Sở Hải Ngư-Nghiep thuộc Nha Ngư-Nghiep đã thảo luận rất côi mở về các loại cá biển, các dụng cụ và thuyền bè đánh cá; Ông Văn-Hữu-Kim đã minh-họa những tranh ảnh đặc-sắc; và Ông Hà-Khắc-Chu đã giúp chúng tôi thêm rất nhiều những tin tức thiết yếu trong địa hạt này.

Chúng tôi cũng xin đặc biệt cảm ơn:

Ông Đỗ-Văn-Anh, Quản-thủ Thu-viện
Viện Khảo-Cổ Saigon.

Duyên Đoàn 13, Cat Lo.

Bác-sĩ Nguyễn-Hải

Hải-học-viện, Nha-Trang.

Thiếu Tá D. McMillan, Cồ-Vân

Lời Cảm Tạ

The Republic of Vietnam Coastal Force supplied the craft used by the Field Data Collection Team.

Although not named, the hundreds of Vietnamese who cooperated so patiently and so completely in answering questions and in allowing their fishing or cargo craft to be photographed deserve a special acknowledgement.

To all of those dedicated people in the Republic of Vietnam and among the Free World Forces who have made this publication possible, we extend our sincere thanks.

Duyên Khu 3, Vũng Tàu.

Ông Charles Mann, Giám-Đốc

Ông O.K. Brown, Ngành Ngư-nghiệp, Ban Canh-Nông

Ông George Roberts, Ban Công-Chánh

Có-quan USAID, Sài-gòn.

Tàu thuyền do Toán Thâu-Thập Dữ-kiện tại Địa-Phương sử dụng đã được Duyên Lực Việt-Nam Cộng-Hòa cung cấp.

Mặc dầu danh-tính không nêu lên đây, còn hàng trăm công-dân Việt-Nam khác đã kiên nhẫn và hoàn toàn hợp-tác với chúng tôi trong khi trả lời những câu hỏi và cho phép chúng tôi chụp ảnh những thuyền bè đánh cá hay chở hàng của họ.

Với tất cả các giới chúc Việt-Nam Cộng-Hòa và trong Lực lượng Thê-giới Tự-do đã giúp cho việc xuất-bản tập Thanh-Thủ này thành tựu, chúng tôi xin gửi đến lời cảm tạ chân thành nhất.

Table of Contents

The Blue Book Project Staff	III	Ban Phụ-Trách Kế-Hoạch Soạn Tập Thanh-Thu'	V
Acknowledgements	VI	Lời Cảm Tạ	VI
Table of Contents	VIII	Mục-Lục	VIII
Introduction	XII	Lời Nói Dẫu	XII
Use of the Book	XIV	Cách Dùng Thanh-Thu	XIV
Origin Evolution of South Vietnamese Boats	1	Nguồn, Gốc Và Sự Tiến-Hóa Của Ghe Thuyền Nam Việt-Nam	1
The Arab-Indian Dhow	3	Kiểu Thuyền Ấn—A-Rập	3
The Chinese Junk	4	Kiểu Thuyền Trung Hoa	5
The Malayan Prau	12	Loại Thuyền Mã-Lai	12
"Les Voiliers d'Indochine"	13	"Những Thuyền Buồm Đông Dương"	13
Characteristics of South Vietnamese Boats	14	Đặc Điểm của Thuyền Miền Nam Việt-Nam	14
		"Cuốn Sách Về Hải Thuyền	
A Handbook of Junks of South Vietnam	15	Xử Dụng Trong Miền Nam Việt-Nam"	16
Religious Folklore Influences on South Vietnamese Boats	19	Ảnh-Hưởng Tôn-Giáo, Đối Với Thuyền Bè Nam Việt-Nam	19
Fish Types and Fishing Areas	29	Các Loại Cá và Ngư-Trường	29
Fishing in South Vietnam	31	Nghề Đánh Cá ở Miền Nam Việt-Nam	31
Pelagic Fish Types	32	Các Loại Cá ăn nổi	32
Demersal Fish Types	35	Các Loại Cá ăn chìm	35
Fishing Techniques and Equipment	39	Kỹ Thuật Đánh Cá và Trang Bị Ngủ Cụ	39
Motorization of South Vietnamese Fishing Vessels	41	Việc Động Cơ Hóa Ngư-thuyền tại Miền Nam Việt Nam	41
Marine Fishing	42	Đánh Cá Biển	42
Trawl Net Fishing	43	Đánh Lưới Giã Cào	43
Purse Seining	46	Đánh Lưới Quay	46
Lift Nets	47	Đánh Lưới Mạnh	47
The Beach Seine	49	Đánh Lưới Rừng Bãi	49
Hook Long Line Fishing	49	Câu Kiều và Câu Giàng	49
Gill Net Fishing	50	Đánh Lưới Bén	50
Stationary Traps and Nets	53	Nò Và Lưới Cỏ Định	53
Construction Methods and Materials	57	Phương Pháp và Vật Liệu Dóng Thuyền	57
Basic Construction Technique	58	Kỹ thuật Dóng ghe Căn Bản	58
Types of Hull Construction	60	Các kiểu Chế tác Vỏ thuyền	60
1. Keelless, Hard Chine, Planked Hull	60	1. Loại không la ký, có lườn gậy, be gỗ	60
2. Keelless, Round Bilge, Planked Hull	62	2. Loại không la ký, lườn tròn, be gỗ	62
3. Keel and Ribs, Round Bilge, Planked Hull	64	3. Loại có la ký và sườn, lườn tròn, be gỗ	64
4. Keelless, Double Chine, Sewn-Plank Hull	67	4. Loại không la ký, sống kép, vỏ gỗ khâu	67
5. Keelless, Round Bilge, Woven-Bamboo Hull	69	5. Loại không la ký, lườn tròn, vỏ bằng nan	69
Materials and Tools	73	Vật liệu và Dụng-Cụ Dóng thuyền	73
Maintenance	74	Bảo trì	74

MUC - LỤC

Detection Clues for Stop and Search Operation	79	Những Dấu Đặc Biệt Trong Việc Khám Xét Thuyền	79
Clues for Stopping Boats	82	Phương Pháp Chặn Bắt Thuyền	82
Location Clues	82	Yếu Tố Vị trí	82
Time/Tide Clues	84	Yếu Tố Thời gian và Thủy Triều	84
Type of Movement	85	Cách Di Chuyển	85
Operating Characteristics	85	Đặc Tính Hoạt Động	85
Appearance Factors	86	Những Yếu Tố về Hình Dáng Bề Ngoài	86
Specific Boats	86	Những Thuyền Đặc Biệt	86
Clues for Searching Boats	87	Phương sách Khám Xét Thuyền	87
Official Papers	87	Giấy tờ Chính Thức	87
Appearance/Characteristics of Crew	87	Diện Mạo và Đặc Điểm của Thủy Thủ	87
Condition of Boat	88	Tình Trạng Thuyền	88
Condition/Appearance of Cargo	89	Tình Trạng và Bình Diện Hàng Hóa	89
Contraband	90	Hàng Lậu	90
Concealment and Detection	92	Cách Dấu Hàng Lậu và Khám Phá Hàng Lậu	91
Registration/Identification of Vessels and Crew	95	Thế Thuật Đăng Bộ-Lý Lịch Tàu Bè và Thủy Thủ Đoàn	95
Official Registration of Vessels	97	Sự Đăng Bộ Chính thức Các Tàu Bè	97
		Những Thẻ lệ Cần Thiết Cho Các Tàu Bè	
		Việt-Nam Cộng-Hòa dưới 100 dơn số	97
Requirements for RVN Vessels Less Than 100 Gross Tons	97	Thẻ lệ Cần Thiết áp dụng Cho Tàu của Việt-Nam Cộng-Hòa có 100 dơn số hoặc lớn hơn	104
		Việt-Nam Cộng-Hòa có 100 dơn số hoặc lớn hơn	104
Requirements for RVN Vessels 100 Gross Tons or Larger	104	Thẻ Cá Nhân Của Thủy Thủ	106
Crew Member Papers	104	An Ninh Chứng Thư	106
Safety Certificate	106	Giấy Phép Xử Dụng Vô Tuyến Điện	106
Radio Permit	106	Số Lượng Tàu Bè ở Miền Duyên Hải	106
Coastal Boat Population	106	Thẻ lệ Cần Thiết Cho Các Thường Thuyền Cận Duyên	110
Requirements for Coastal Freighters	110	Thẻ lệ Cần Thiết Cho Các Giang Thuyền Thuộc Sở Hàng-Hà	111
Requirements for Inland Waterway Craft	111	Việc Phóng Định Chiều Dài Thuyền	112
Estimating Boat Length	112	Bảng Phóng Định Tương Đồng	116
Table of Approximate Equivalents	116	Phương Thuật Xếp Hàng Thuyền Vô Bảng Gỗ	117
Classification of Wood-Hulled Boats	117	Phương Thuật Hiện Tại	118
Present System	118	Phương Thuật Dã Dùng	122
Previous System	122	Bản Kê Một Vài Từ-Ngữ Hàng-Hải Bằng Tranh	125
Pictorial Glossary of Some Nautical Terms	125	Tàu Thuyền Cận-Duyên Vô Gỗ	127
Wood-Hulled Coastal Vessels	127	C1-T1	129
C1-T1	129	C1-T2	147
C1-T2	147	C1-T10	153
C1-T10	153	C1-T11	159
C1-T11	159	C1-T12	167
C1-T12	167	C1-T14	173
C1-T14	173	C2-T1	179
C2-T1	179	C2-T2	183
C2-T2	183	C2-T10	191
C2-T10	191		

Table of Contents

C2-T11	197	C2-T11	197
C2-T12	209	C2-T12	209
C2-T14	215	C2-T14	215
C3-T1	219	C3-T1	219
C3-T2	225	C3-T2	225
C3-T11	241	C3-T11	241
C3-T12	253	C3-T12	253
C3-T13	259	C3-T13	259
C3-T14	267	C3-T14	267
C4-T1	277	C4-T1	277
C4-T2	287	C4-T2	287
C4-T10	295	C4-T10	295
C4-T11	301	C4-T11	301
C4-T14	311	C4-T14	311
C5-T1	317	C5-T1	317
C5-T2	325	C5-T2	325
C5-T10	353	C5-T10	353
C5-T11	359	C5-T11	359
C5-T12	393	C5-T12	393
C5-T13	425	C5-T13	425
C5-T14	441	C5-T14	441
Area Characterizations By Prevailing Boat Types	470	Phân-Chia Vùng Cản-Củ Vào Các Loại Thuyền Thông-Dụng	470
Steel-Hulled Coastal Freighters	473	Tàu Cản Duyên Vỏ Bằng Thép	473
Steel-Hulled Coastal Vessels (Less Than 100 Gross Tons)	474	Tàu Cản Duyên Vỏ Bằng Thép (Dưới 100 Dồn Số)	474
Steel-Hulled Coastal Freighters (100 Gross Tons or Larger)	476	Tàu Cản Duyên Vỏ Bằng Thép (100 Dồn-Số hay Lớn Hơn)	476
Index of Steel-Hulled Coastal Freighters (100 Gross Tons or Larger)	477	Chi-Số Của Các Thuyền-Thuyền Cản-Duyên Vỏ Sắt	477
ANGKOR	479	(100 Dồn Số hay Lớn Hơn)	479
ANITA	481	ANGKOR	481
AROONSIN	482	ANITA	482
BOYANG	483	AROONSIN	483
CAROLINA	482	BOYANG	483
CIN PRASERT	486	CAROLINA	482
CYPREA	484	CIN PRASERT	486
DAI HAI	486	CYPREA	484
DAI LOI	487	DAI HAI	486
DHANI	488	DAI LOI	487
DINARD	489	DHANI	488
EAST SEA	491	DINARD	489
EL NABEEL	494	EAST SEA	491
GALLE	496	EL NABEEL	494
GLITA	497	GALLE	496
HA LONG	488	GLITA	497
		HA LONG	488

Mục-Lục

JETLEY	500	JETLEY	500
KHANH HOA	502	KHANH HOA	502
KUALA LANGSA	503	KUALA LANGSA	503
LONG HAI	503	LONG HAI	503
MEMBAU	504	MEMBAU	504
NAM-HAI I	506	NAM-HAI I	506
NAM-HAI II	508	NAM-HAI II	508
NAM SANH	509	NAM SANH	509
NAM TRUNG	510	NAM TRUNG	510
NAM-VIET	511	NAM-VIET	511
NAPOLEON	510	NAPOLEON	510
NEW GUINEA TRADER	514	NEW GUINEA TRADER	514
NHUT-LE	516	NHUT-LE	516
PHONG CHAU	518	PHONG CHAU	518
PHU QUOC	522	PHU QUOC	522
RASAMEE	525	RASAMEE	525
RUBI	526	RUBI	526
SG 76 TTDC	528	SG 76 TTDC	528
SG 94 TTDC	528	SG 94 TTDC	528
SG 95 TTDC	529	SG 95 TTDC	529
SLIDRE	529	SLIDRE	529
SUMBABA	525	SUMBABA	525
SUNRISE	530	SUNRISE	530
TENYO MARU	531	TENYO MARU	531
THAI SON	535	THAI SON	535
THANG-LONG	532	THANG-LONG	532
THONG-NHUT	536	THONG-NHUT	536
THUAN HUNG	539	THUAN HUNG	539
TIEN-PHONG	540	TIEN-PHONG	540
TIMOR BHARU	542	TIMOR BHARU	542
TRUONG SON	545	TRUONG SON	545
VALIENTE	535	VALIENTE	535
VICTORY NO. 1	548	VICTORY NO. 1	548
VIET HAI	550	VIET HAI	550
WEST SEA	552	WEST SEA	552
WING LIEN	554	WING LIEN	554
ZIPPER	555	ZIPPER	555

Introduction

"Les Voiliers d'Indochine" by J.B. Piétri, Director of Fisheries for French Indochina, is recognized as the first comprehensive publication concerning boats in Vietnamese waters. This is an excellent reference on the traditional craft of Cambodia and Vietnam before they were altered by motorization or made refugees by war. By the early 1960's, however, Communist aggression against the Republic of Vietnam had brought new importance to coastal boats as a major method of infiltrating men and material for support of Viet Cong operations, and motorization and refugee movement had made "Les Voiliers d'Indochine" obsolete. In view of the military significance of the coastal boats, the Advanced Research Projects Agency (ARPA), in conjunction with the Commander-in-Chief, U.S. Pacific Fleet, and the Combat Development and Test Center - Vietnam, undertook a survey of the boats to aid allied patrol forces in coping with infiltration by sea. In the summer of 1962 ARPA published the "Junk Blue Book - A Handbook of Junks of South Vietnam".

In the three years that followed, the demand for a more comprehensive Blue Book type of reference increased. As the U.S. Navy and the U.S. Coast Guard assumed a major role in a greatly expanded stop-and-search patrol operation, personnel of these units expressed the need for more detailed background information including a compilation of the official documents that a Vietnamese fisherman or cargo-boat skipper must have on board, and for more specific information on the boats themselves. Therefore, in 1965 ARPA decided to fund a revision and updating of the 1962 Blue Book and contracted with Battelle Memorial Institute Columbus Laboratories to carry out this effort.

The collection of information began at the outset of the project in December of 1965 and continued through August of 1966. In the U.S. and abroad, public and specialized libraries and file holdings were searched, and a bibliography was compiled.

Conferences were held with U.S. Navy and U.S. Coast Guard operating personnel - potentially the prime users of the revised Blue Book - to determine what information should be presented in the book. A short interview questionnaire was prepared and taken to Vung Tau (Cat Lo) where it was used by a group of new-in-country Coast Guard operating personnel. One of the most significant conclusions drawn from these interviews was that the Blue Book would find more use among personnel who are about to go to Vietnam and among newcomers than among "veterans" of two or three months' patrol duty in Vietnam.

As much information as possible from the 1962 Blue Book was to be used, supplemented by data from a Field Data Collection Team.

Cuốn "Thuyền Buồm Đông Dương" của J.B. Piétri, Giám Đốc Nha Ngư-Nghiệp xứ Đông Dương thời Pháp thuộc, đã từng được công nhận là tác-phẩm đầu tiên đầy đủ nhất đề cập đến các thuyền bè trên sông biển Việt-Nam. Đó là một tài-liệu tham khảo tuyệt hảo về ghe thuyền cổ truyền Cam-Bốt và Việt-Nam trước khi se ghe thuyền này bị sự động-cơ hóa làm biến đổi hoặc phải di cư vì chiến cuộc. Tuy nhiên, vào khoảng đầu năm 1966, việc Cộng-san sử dụng đường biển làm phương-tiến chính đưa người và vật liệu vào yểm trợ bộ Việt-cộng ở Miền Nam đã làm cho số thuyền cần duy trì nên quan trọng. Thêm vào đó việc động cơ hóa cũng các phong-trào di-cư đã khiến cho tập "Thuyền Buồm Đông Dương" trở thành lỗi thời. Vì tình cách quân-sự quan-trọng của các loại thuyền cần duyên, Cơ-quan Nghiên-Cứu Kế-Hoạch Cao-Cấp (ARPA) đã phối hợp với Bộ Tư-Lệnh Hạm Đội Hoa-Kỳ tại Thái-Bình-Dương và Trung-Tâm Phát-triển Khả-Năng Tác-Chiến Việt-Nam Cộng-Hòa cùng tiến hành một cuộc khảo-sát các ghe thuyền nhằm trợ giúp lực lượng tuần tiểu đồng-minh đối phó với việc xâm nhập băng đường biển. Mùa hạ năm 1962, Cơ-quan Nghiên-Cứu Kế-Hoạch Cao-Cấp cho phát-hành tập "Hải-Thuyền Than-Thư - Cuốn Sách Về Hải Thuyền Xứ Dục Trong Miền Nam Việt-Nam".

Trong thời gian ba năm sau đó, nhu-cầu đòi hỏi một tài liệu tham khảo đầy đủ hơn thuộc loại thanh-thư ngày càng gia tăng. Vì Hải-Quân và Lực-Lượng Phòng Duyên-Hoa-Kỳ phải đảm nhiệm vai trò chính trong các cuộc tuần tiểu chầu, xét trên một phạm vi rất rộng nên nhân viên các đơn-vị này đã tỏ ý cần có những tin tức chi-tiết hơn gồm những tài liệu chính thức một ngư phủ hay thuyền trưởng thuyền buồm Việt-Nam phải mang theo cùng những tin tức đặc biệt khác về chính các ghe thuyền. Do đó, năm 1965 Cơ-quan ARPA quyết định tài trợ việc hiện đính và tăng bổ tập Thanh-Thư xuất bản năm 1962. Cơ-quan ký khe ưc giao cho Viện Battelle Memorial thực hiện công tác này.

Việc thu thập tin-tức bắt đầu ngay từ lúc công tác khởi-sự vào tháng mười hai 1965 và tiếp tục đến tháng tám 1966. Ở Hoa-Kỳ và hai ngoại, công cuộc tìm kiếm đa tiến hành tại các thu viện công-cong, thư-viện chuyên môn cùng các nơi tàng-trữ hồ sơ thư-liệu khác và một tập thư mục đã được hoàn tất.

Nhiều buổi hội-thảo đã được tổ chức với các nhân viên Hải-Quân và Lực-Lượng Phòng Duyên-Hoa-Kỳ - có khả năng là những giới chức sử-dụng tập Thanh-Thư khi hiệu đính xong - để xác-định loại tin-tức sách phải trình bày. Một bản câu hỏi ngắn được soạn-thảo và gửi đi Vung-Tàu (Cat Lo) để một nhóm nhân-viên Phòng-duyên mới đến Việt-Nam sử-dụng. Một trong những kết luận có ý nghĩa nhất do các cuộc phỏng-vấn này mang lại là tập Thanh-thư sẽ giúp ích cho những nhân-viên sẽ hoặc mới đến Việt-Nam nhiều hơn là những "tay kỳ cựu" đã làm nhiệm vụ tuần tiểu ở đây trong hai hay ba tháng.

A field team of U.S. and Vietnamese military personnel was established and given the following tasks:

- (1) Find and photograph the 34 types of boats pictured in the 1962 Blue Book.
- (2) Collect information on any major modifications that these boats had undergone since 1962.
- (3) Photograph and collect detailed information on other types of boats observed.
- (4) Photograph the steel-hulled freighters that engage in coastal trade in South Vietnam.

Collection of data began in Rach Gia and worked north to Hue. Using two 120 twin-lens reflex cameras and one 35-mm single-lens reflex, the team collected almost 12,000 photographs of approximately 180 individual boats of about 60 different types. A 15-page detailed questionnaire was used to collect information on nearly twice as many types of boats as were in the 1962 Blue Book. However, since the questionnaire required about 2 hours to complete, the patrol personnel frequently could not delay their operations long enough for the team to complete the information on all of the various types. The information and the data collected are now on file at the Remote Area Conflict Information Center (RACIC), Battelle Memorial Institute, Columbus, Ohio.

In the course of the work considerable attention was given to the problem of defining the term "junk", the kind of vessel which supposedly formed the heart of the book. The chapter "Origin and Evolution of South Vietnamese Boats" discusses rather thoroughly the difficulties of defining the terms "junk" and "sampan". Because of these difficulties, the terms "junk" and "sampan" have been almost entirely dropped from this book. Instead, the boats discussed are divided into wood-hulled coastal boats, steel-hulled coastal vessels smaller than 100 gross tons, and steel-hulled coastal freighters larger than 100 gross tons. Wood-hulled coastal boats are, as the term implies, wood-hulled boats that operate in coastal - rather than, but not excluding, inland - waters. Steel-hulled coastal freighters are steel boats that engage in intracoastal traffic in South Vietnam, i.e., they transport cargo from one South Vietnamese port to another (large international freighters are not normally authorized to do this). The steel-hulled boats are divided at 100 gross tons following South Vietnamese registration procedures.

Những tin tức trong tập Thanh-Thư năm 1932 đã được sử dụng đến mức tối đa, phụ thêm với những chi tiết do Toán Thu-Thập Dữ-kiến tại Địa-Phưởng tìm kiếm được. Toán công-tác tại địa-phương này, gồm một số quân nhân Việt-Mỹ, có nhiệm vụ:

1. Tìm và chụp ảnh 34 loại thuyền có ảnh trong tập Thanh-Thư năm 1962.
2. Thu-luộm tin tức về bất cứ sự sửa đổi quan trọng nào của số thuyền này từ năm 1962.
3. Chụp ảnh và thu thập tin tức chi-tiết về các loại thuyền khác quan sát thấy.
4. Chụp ảnh những thuyền vồ sắt hoạt động trong vùng cận duyên Miền Nam Việt-Nam.

Khởi sự tại Rach-gia, việc thu-thập các dữ-kiến di chuyển dần ra bắc đến tận Huế. Toán công-tác dùng hai máy ảnh loại phản ánh có ống kính đôi cỡ 120 và một máy ảnh loại phản ánh một ống kính cỡ 35mm, chụp gần 12.000 bức ảnh của khoảng 180 thuyền thuộc chừng 60 loại khác nhau. Một bản câu hỏi chi-tiết dày 15 trang đã được sử dụng để thu thập tin-tức của một số loại thuyền nhiều gấp đôi số liệt kê trong tập Thanh-Thư năm 1962. Tuy nhiên vì bản câu hỏi này cần khoảng hai tiếng đồng hồ mới hỏi xong, nhiều khi nhân viên tuần tiểu đã không thể trì hoãn phận-sự của họ đủ lâu để toán công-tác có thể hỏi hết mọi điều. Những tin tức và dữ kiện thu thập được hiện được lưu trữ tại Trung-tâm Thông-Tin Chiến trường xa (Remote Area Conflict Information Center) thuộc viện Battelle Memorial, Columbus, tiểu Bang Ohio.

Trong lúc làm việc chúng tôi đã hết sức chú ý đến vấn đề định nghĩa từ-ngữ "hải-thuyền", loại thuyền chính mà tập Thanh-Thư sẽ trình bày. Chương nói về "Nguồn gốc và Sự Tiến Hóa của Ghe Thuyền Nam Việt-Nam" đã thảo luận khá đầy đủ về những khó khăn của việc định-nghĩa từ-ngữ "hải-thuyền" và "tam bản". Chính vì những khó khăn đó mà hai từ-ngữ trên đã bị loại gần hết ra khỏi tập sách này. Thay vào đó, tàu thuyền để cập ở đây chia ra làm các hạng thuyền cận duyên vồ gỗ, tàu cận duyên vồ sắt dưới 100 tấn, và thuyền-thuyền cận-duyên vồ sắt trên 100 tấn. Thuyền cận duyên vồ gỗ, đúng như tên gọi, là những thuyền vồ bằng gỗ hoạt động dọc theo duyên hải thường hơn chứ không phải tuyệt đối là không - trong sông, ngòi. Thuyền thuyền cận duyên vồ sắt là những tàu vồ bằng sắt chuyên-chở hàng hóa từ hải cảng này đến hải cảng khác dọc duyên hải Miền Nam Việt-Nam (các thuyền thuyền quốc-tê lớn thường không được phép hoạt động trong lãnh vực này). Các tàu vồ sắt được phân thành hạng trên và dưới 100 tấn-số thể theo thủ tục đăng-bộ của Việt-Nam Cộng-Hòa.

Use Of The Book

Although it was originally believed that the "Blue Book of Coastal Vessels - South Vietnam" would be primarily a recognition guide for personnel who are engaged in patrol operations along the coast of Vietnam, discussions with such personnel revealed early in the work that the problem which they face is not mainly that of recognition but of deciding which boats out of the total number sighted should be stopped and searched. Since there are often too many boats to permit searching all of them, the patrol personnel must first stop and search any boats that seem "suspicious", that is, boats which are operating in a manner that is different from the normal operating pattern of that type. The man on patrol wants to know "What is out of the pattern?" This is the question to which this present book is addressed.

The chapter "Detection Clues for Stop and Search Operation" lists several kinds of suspicious action. The list is composed of clues which patrol personnel have related from actual experience. The items in the list are clues, not infallible evidence, of illegal operation. Moreover, because the list is based on experience, it can never be complete - further experience will turn up more kinds of suspicious behavior. For this reason, most of the remainder of the book is used to describe the normal operating patterns of the various types of boats. The chapters devoted to the boat types describe the normal operations of various kinds of boats; the chapters of background information describe official registration procedures and documents pertaining to the boats, fishing techniques employed, and various construction methods.

Thus, by knowing the normal environment in which Vietnamese boats operate, patrol personnel can answer for themselves, "What is out of the pattern?"

Patrol personnel will find that knowledge of fishing techniques, religious customs, and other background information will assist them in maintaining good relations with the operators of the Vietnamese boats. Fishermen are understandably disturbed when patrol boats inadvertently cut, become entangled in, or damage their valuable nets and when search operations needlessly delay their fishing for significant periods of time. The information in the Blue Book will help patrol personnel to minimize the number of such unfortunate incidents.

The "Blue Book of Coastal Vessels - South Vietnam" will be most useful as a training and familiarization manual for newcomers, be they U.S. or Allied Forces personnel who are about to go on duty in Vietnamese waters or Vietnamese personnel who are moving into an unfamiliar coastal area.

Mặc dù công dụng chính của tập "Thanh-Thu về Tàu Thuyền Cận Duyên Miền Nam Việt-Nam" thoát-tiên đã được trù liệu là để cho các nhân-viên tuần tiểu duyên hải Việt-Nam xử-dụng làm sách hướng dẫn nhân dạng thuyền bè, song các cuộc thảo-luận với những nhân viên này đã sớm cho thấy rằng vấn-đề chính họ phải giải quyết không phải là việc nhận dạng mà là việc quyết định xem cần chặn xét những thuyền nào trong số thuyền quan-sát thấy. Vì không thể nào lục soát được hết số thuyền quá nhiều này, nhân viên tuần tiểu trước tiên phải chặn xét những chiếc nào có vẻ "khả-nghĩ", có nghĩa là những thuyền có cách hoạt động khác với lẽ lối hoạt động thông thường của loại thuyền đó. Nhân viên tuần tiểu muốn biết "Có gì khác thường đây." Mục đích của tập sách này là để trả lời câu hỏi ấy.

Chương nói về "Những điểm đặc biệt trong việc khám xét thuyền" có liệt kê nhiều loại hành động đáng nghi. Bản liệt-kê gồm có những bí quyết do chính các nhân viên tuần tiểu thuật lại căn cứ vào những kinh-nghiệm sống của họ. Và đó chỉ là những bí quyết, không phải là những bằng chứng phạm-pháp hiển nhiên. Hơn nữa, vì bản liệt kê được căn cứ vào kinh-nghiệm, nó không thể được xem là đã đầy-đủ - nhiều kinh-nghiệm khác trong tương lai sẽ tìm ra nhiều cách thức hoạt động khả-nghĩ khác. Vì lý-do đó, phần sách còn lại hầu hết đã được dùng để mô-tả lẽ-lối hoạt động bình thường của các loại thuyền khác nhau. Những chương nói về các loại thuyền trình bày cách hoạt động thông thường của thuyền. Những chương dành cho các tin tức cần bản cần thiết cung-cấp chi tiết về thủ tục đăng bộ, tài liệu liên quan đến thuyền, kỹ thuật đánh cá cùng các phương pháp đóng thuyền.

Như thế, khi đã biết được những điều kiện bình thường trong cách hoạt động của thuyền bè Việt-Nam, nhân-viên tuần tiểu có thể tự trả lời lấy câu hỏi "Có gì khác thường đây."

Hơn thế nữa, nhân viên tuần tiểu sẽ thấy rằng những hiểu biết về kỹ-thuật đánh cá, tục-lệ tôn-giáo cùng các tin tức căn bản khác còn giúp họ giao-thiếp một cách tốt đẹp với người dân đi biển Việt-Nam. Một điều dễ hiểu là ngư-dân thường bắt măn khi tàu thuyền tuân tiểu vô ý vướng vào, cắt đứt hoặc làm hư hại các chiếc lưới quý giá của họ và khi việc khám-xét làm trì hoãn việc đánh cá lâu-la một cách vô-ích. Tin tức trong tập Thanh Thu này sẽ giúp nhân-viên tuần-tiểu giảm thiểu những sự kiện đáng tiếc đó.

Tập "Thanh-Thu về Tàu Thuyền Cận Duyên - Miền Nam Việt-Nam" sẽ hữu ích nhất cho việc huấn luyện và giúp những nhân viên mới vào việc, bất hoặc họ thuộc lực lượng Hoa-Kỳ hay Đồng Minh sắp đến công tác tại Việt-Nam, hoặc là nhân viên Việt-Nam chuẩn bị di chuyển đến một duyên khu không quen thuộc.

The Area Characterization Charts have been prepared as an introduction to various coastal regions. The coastal areas are based on regions in which certain types of boats are prevalent. For example, the C1-T1, C1-T2, and C1-T14 Kien Giang boats are more common than most other boats from Ha Tien to Song Ong Doc, and the C5-T2 and C5-T11 Vung Tau "beaked" boats are most common from Song Ong Doc to Vung Tau. Thus, two coastal areas are defined.

For a thorough knowledge of the region, the user must refer to the individual boat-type writeups and special chapters of background information. The boat-type writeups are arranged in sequence by class and by type within each class, with the class-type designations printed in boldface at the top of each page.

In "Classification of Wood-Hulled Boats" the technique for determining the class-type designation for a sighted boat is explained. For the convenience of users who are familiar with the classification system and designations used in the "Junk Blue Book - A Handbook of Junks of South Vietnam", they are reviewed briefly in this same section; a conversion table from the old system to the new is provided. In addition, the old designations appear in parentheses on the upper right-hand corner of the first page of each boat description.

At the beginning of the work on the Blue Book representatives of USAID in Saigon expressed an interest in including information on boat construction materials and techniques, time and costs of construction and maintenance, and other background information. For this reason, this information has been added. However, the user should bear in mind that the cost figures, downtimes for maintenance, and so forth vary and that these data are only approximate.

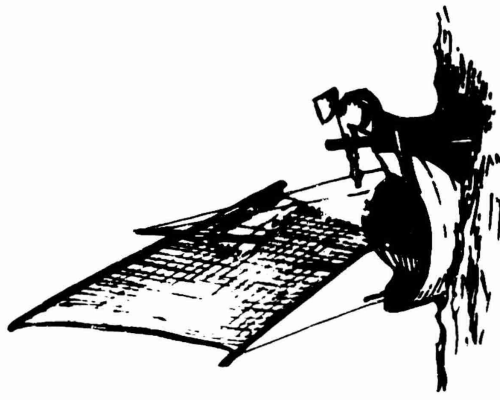
Các bản "Lược đồ Đặc-tính Các Vùng" đã được phác-họa để trình bày khái-quát các vùng duyên hải. Sự phân-định các vùng này cần-cứ vào tính cách thông-dùng của các loại thuyền trong vùng đó. Thí-dụ: loại thuyền C1-T1, C1-T2 và thuyền Kiên giang C1-T14 thông-dùng hơn hầu hết các loại khác trong vùng từ Hà-tiên đến Sông Ông Đốc; loại thuyền C5-T2 và thuyền Vung Tàu "có mỏ nhọn" C5-T11 thông-dùng nhất từ Sông Ông Đốc đến Vung-Tàu. Như thế ta đã phân-định được hai vùng khác nhau.

Cần phải nhấn mạnh rằng các "Lược-đồ Đặc-tính các Vùng" chỉ có tính cách khái-quát; muốn tìm hiểu từng vùng một cách thấu-đáo hơn, độc-giả cần tham-khảo thêm các đoạn miêu-tả riêng từng loại thuyền và các chương đặt bi êt trình-bày những tin-tức căn bản. Các đoạn nói về thuyền đã được sắp xếp theo từng hạng và loại với chỉ danh mỗi loại được in đậm nét trên đầu các trang sách.

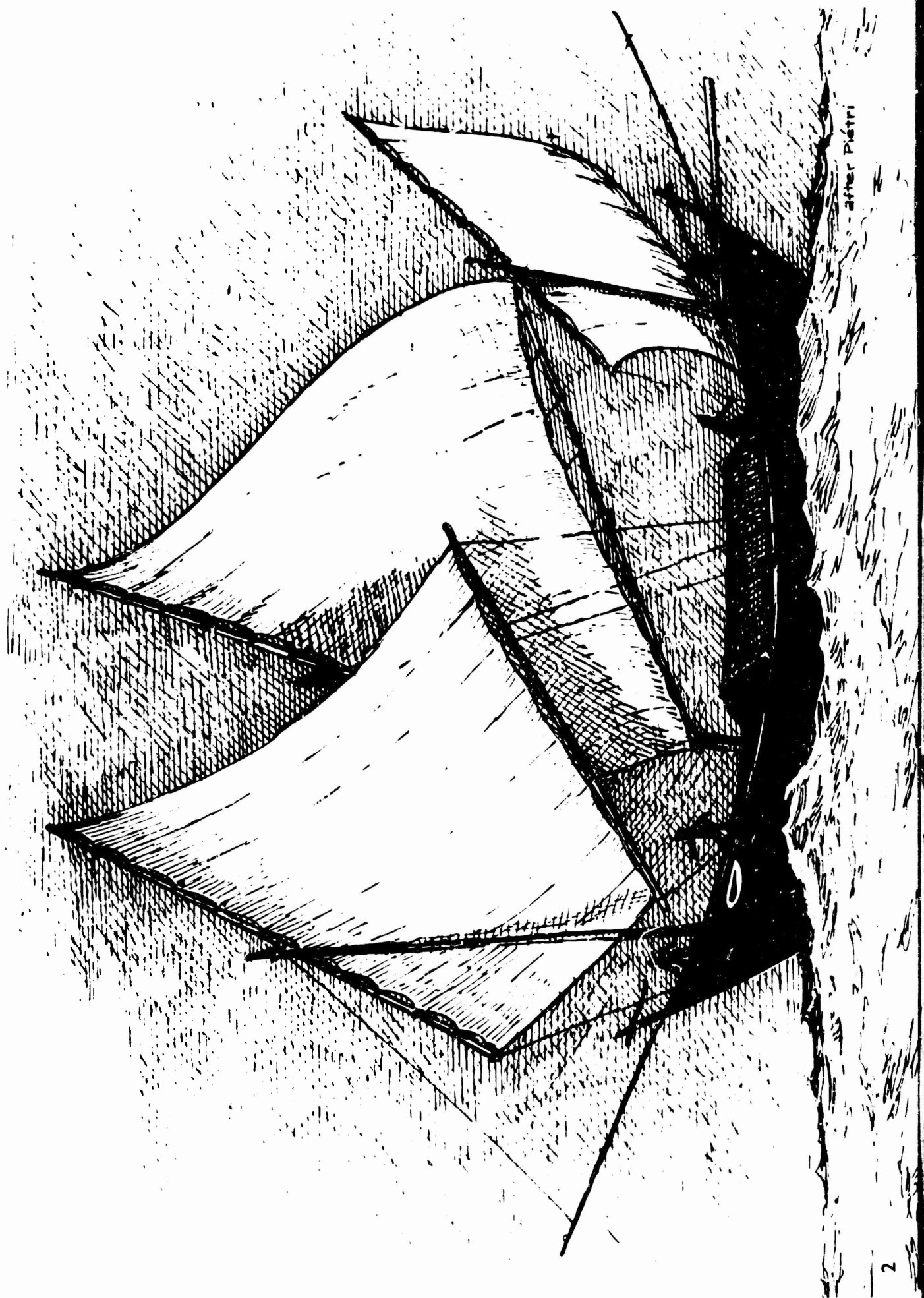
Cách xác-định chỉ danh một chiếc thuyền quan-sát thấy được giải-thích trong chương "Phân Hạng Các Thuyền Vô Gỗ". Để tránh sự bất-tiện cho những độc-giả nào đã quen với hệ thống phân-hạng và chỉ danh dùng trong tập "Hải-thuyền Thanh-Thư - Cuốn Sách Về Hải-Thuyền Xứ-Dung Trong Miền Nam Việt-Nam", ở đây chúng tôi trình bày vẫn tất lại hệ thống đó kèm theo một bản biến-đổi từ hệ-thống cũ sang hệ-thống mới. Ngoài ra các chỉ danh thuyền cũ cũng được in trong đầu ngoặc ở góc bên phải trên đầu mỗi trang thứ nhất của các đoạn miêu tả thuyền.

Ngay từ lúc việc soạn-thảo tập thanh-thư này bắt đầu, các vị đại-diện của cơ-quan USAID tại Saigon đã tỏ ý muốn sách sẽ có thêm phần tin-tức về kỹ-thuật, vật-liệu, thời gian cùng phí-tồn đóng thuyền và bảo-trì cũng như các tin-tức căn bản khác. Do đó, những tin tức trên đã được thêm vào sách. Tuy nhiên các độc giả nên chú-ý là những con số về phí-tồn, thời gian tu-bổ v.v. thường thay đổi và chỉ có tính-cách ước lượng mà thôi.

Origin/Evolution of South Vietnamese Boats
Nguồn Gốc Và Sự Tiến-Hóa Của Ghe Thuyền NViệt-Nam



Origin/Evolution of South Vietnamese Boats



after Pictri

Nguồn Gốc Và Sự Tiến-Hóa Của Ghe Thuyền NViệt-Nam

Is there a typical South Vietnamese boat style, whose evolution can be traced to a native historical prototype? Or are Southeast Asian vessels variants of the Chinese Junk?

The present survey classifies some 30 different kinds of South Vietnamese wooden-hulled coasta' vessels. The majority of these are 1 or 2-masted lug-rigged whaleboats or sailing canoes. A type of whale-boat is found in nearly every country, and the lugsail is used throughout the world. Some South Vietnamese boats are "junks", and many more have selected "junk" features.

The origin of South Vietnamese boats is obscure and their evolution, except in quite recent times, is undocumented - a general fact of Oriental maritime history. Yet there are definite features which characterize South Vietnamese boats. These appear to derive from four foreign influences on traditional construction and sailing technique: (1) the Arab-Indian dhow, (2) the Chinese Junk, (3) the Malay-Indonesian prau, and (4) Western technology, particularly motorization.

The Arab-Indian Dhow

Before World War II, the part of Southeast Asia including South and North Vietnam, Cambodia, and Laos was called "Indo-China". This descriptive hyphenation explains as much about South Vietnamese boats as about the people and their culture.

Figure 1 shows how Indo-China, lying between the two ancient and expanding civilizations of India and China, was influenced by both. Indian religion and architecture, combined with southward-pressing Chinese populations, shaped the culture and customs of Indo-China, and were epitomized in the great Khmer empire of Cambodia. More important for maritime history, Indo-China lay athwart the great commercial sea route between the Levant and China. On the coasts of the South China Sea there met and passed the oldest of boat types, the Levantine, and the most unique, the Chinese.

The ancient Egyptian whaleboat - a long double-ender with square lugsail - was at least one of the earliest, if not the ancestor, of all Levantine types. The square lugsail remained on the vessels of succeeding maritime nations in the Mediterranean: Phoenicia, Persia, Greece, and Rome.

In the Arabian Sea, however, the lateen - a triangular lug - became the principal sail type. Probably invented by the Indians, it was later adopted by the Arabs.

Có hay không một kiểu thuyền Nam Việt-Nam điển hình mà sự tiến hóa đã bắt nguồn từ một kiểu thuyền bản xứ lịch-sử? Hay tất cả ghe thuyền miền Đông-Nam-Á đều chỉ là những biến dạng của loại thuyền Trung-Hoa.

Thiên khảo cứu này xếp loại được 30 kiểu thuyền cận-duyên vỏ gỗ của miền Nam Việt-Nam mà đa số là loại giống thuyền săn cá voi, có 1 hay 2 cột buồm dùng buồm tứ giác, hoặc là các loại xồng buồm. Kiểu thuyền săn cá voi thì hầu như là nước nào cũng có một loại tương tự, và buồm tứ giác thì được sử dụng khắp thế giới. Một vài loại thuyền Nam Việt-Nam thuộc kiểu thuyền Trung Hoa, nhiều loại khác có những đặc điểm tương tự.

Nguồn gốc của các ghe thuyền Nam Việt-Nam rất mù mờ và cũng chẳng có tài liệu nào, ngoại trừ thời gian mới đây, ghi chép sự tiến-hóa của các ghe thuyền này. Đó là một sự kiện chung của lịch sử hàng hải Đông Phương. Tuy thế các loại thuyền Nam Việt-Nam cũng có những đặc điểm riêng. Những đặc điểm này có lẽ là kết quả của 4 nguồn ảnh hưởng ngoại lai về phương pháp đóng thuyền cổ truyền và kỹ thuật sử dụng buồm kể ra như sau: (1) kiểu thuyền Ấn - Ả-Rập, (2) kiểu thuyền Trung-Hoa, (3) kiểu thuyền Mã-lai - Ấn-đô-ne-xia và (4) kỹ thuật của Tây Phương, đặc biệt trong việc đóng cơ hóa.

Kiểu thuyền Ấn-Ả-Rập

Trước thế chiến thứ 2, miền Đông Nam Á gồm có Bắc và Nam Việt-Nam, Cam-Bốt, Ai-Lao và được gọi là "Ấn-đô-Chi-na". Cái tên ghép gợi hình này giải thích nhiều về các thuyền bè cũng như về người Việt và văn hóa của họ tại Nam Việt-Nam.

Hình 1 trình bày rõ Ấn-đô-Chi-na, với vị trí nằm đứng vào giữa hai nền văn minh cổ xưa và có sức ảnh hưởng của Ấn-đô, Trung-Hoa, đã chịu ảnh hưởng của cả hai khối như thế nào. Tôn giáo và kiến trúc của Ấn-đô phối-hợp cùng khối người Trung-hoa với sức tràn lan về phương nam đã đúc-kết nên phong-hóa xứ Ấn-đô-Chi-na, và cuối cùng đã cô hợp tại đế quốc Khơ-me rộng lớn của Cam-Bốt. Một yếu-tố khác quan trọng hơn nữa đối với lịch-sử hàng-hải là Ấn-đô-Chi-na nằm ngang giữa hải lộ mậu-dịch quan-trọng nối liền Levant với Trung-Hoa. Chính tại trên khu hải duyên biển Nam-Hải, loại thuyền cổ xưa nhất của xứ Levant và kiểu thuyền độc đáo nhất của Trung-Hoa đã có lần gặp gỡ.

Loại thuyền kiểu săn cá voi cũ của Ai-cập có 2 đáy và dùng loại buồm tứ-giác vuông - ít ra cũng đã là một trong những kiểu thuyền Levant xưa nhất, nếu không phải chính là nguồn-gốc của loại thuyền này. Loại buồm tứ-giác vuông sau đó vẫn được các quốc-gia hàng hải

Origin/Evolution of South Vietnamese Boats

A few centuries after the beginning of the Christian era, the Arab-Indian dhow became the dominant boat type throughout the Red Sea and Indian Ocean—and it has remained so to this day. Rigged with one or more big lateen sails, the dhow has a pointed bow, raked transom stern, and considerable sheer rising to a high poop (Figure 2). It is this type, in its many variations, which carried the Indian and Near East trade to China—by way of the Indo-Chinese coast.

At the other end of the route there arose in China an equally distinct type of vessel, the Chinese Junk—perhaps the most unique and ingenious of all sailing boats.

The Chinese Junk

High overhanging stern, low bow, and huge fan-like, fully battened, balanced lugsails—these are the traditional characteristics of the classic Chinese Junk. But the Chinese battened lugsail and overhanging poopdeck are found on many hull types in Southeast Asia. Also, some “junks” have inboard engines and no sails, while others are rigged with standing lugsails.

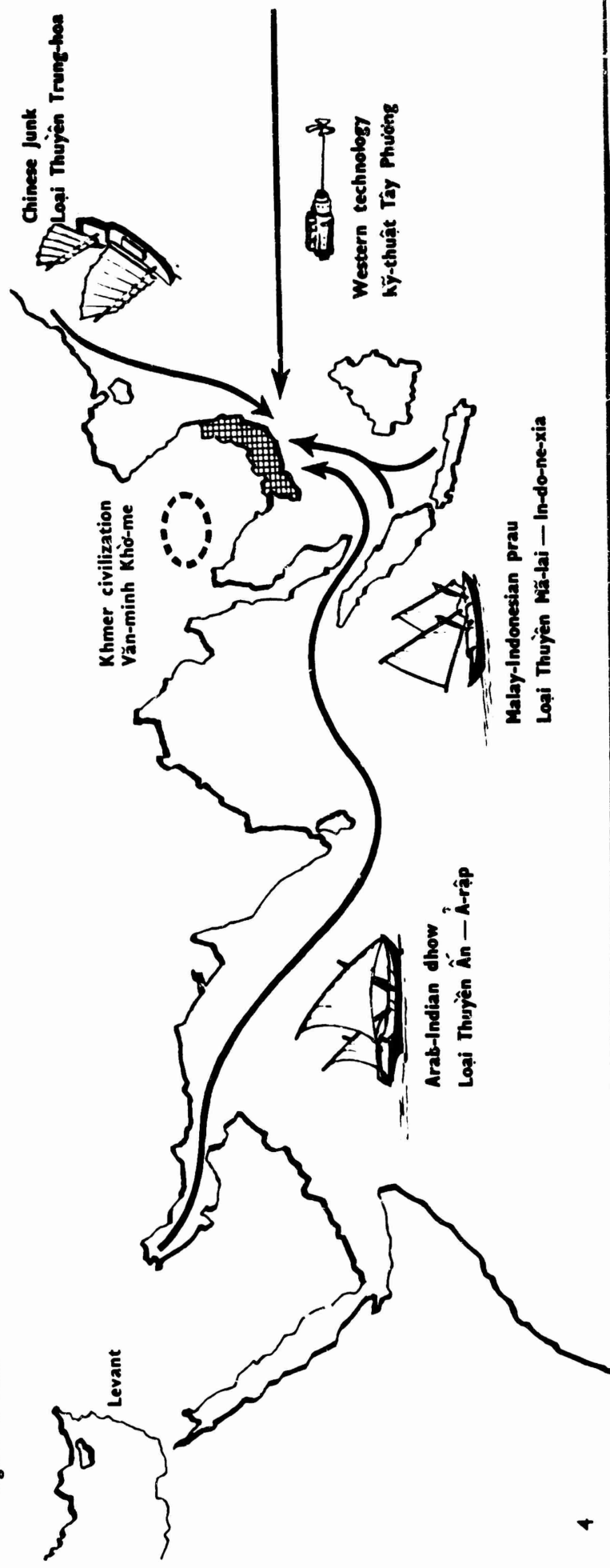
trong vùng Địa-trung-hải như: Phoenicia, Ba-Tư, Hy-lạp và La-Mã sử dụng.

Tuy nhiên trong vùng biển Á-rập thì loại buồm tam giác lại là loại chính được dùng. Có lẽ do người Ấn-độ sáng-chế, loại buồm này về sau được người Á-rập sử dụng.

Vài thế-kỷ sau kỷ-nguyên Thiên-Chúa, kiểu thuyền Ấn-Á-rập trở thành loại thuyền chính trong suốt vùng Hồng Hải và Ấn-độ đường cho tận mãi đến ngày nay. Được trang-bị một hay nhiều cánh buồm tam-giác lớn, kiểu thuyền này có một mũi nhọn, bững lái nhô ra phía sau và boong lái cao vượt hẳn lên (Hình 2). Chính loại thuyền này, với nhiều kiểu khác nhau, đã đi theo duyên-hải xứ Ấn-độ-Chi-na mang nên thương-mại của Ấn-độ và Cận Đông đến tận Trung-Hoa.

Ở cuối con đường này, tại Trung-Hoa, nổi bật lên một kiểu thuyền khác, có lẽ là kiểu độc đáo nhất và kỳ xảo nhất trong các loại thuyền buồm, đó là kiểu thuyền Trung-Hoa.

Figure 1. Historical Influences on South Vietnamese Boat Design



Hình 1. Ảnh-hưởng lịch-sử đối với hình-dáng của Thuyền Miền Nam Việt-Nam

Few definitions of the word "junk" agree, and nearly all are misleading. "Webster's New International Dictionary" says that "junk" derives from the Portuguese "junco", which is in turn a corruption of the Japanese "jon" and means vessels characteristic of Chinese and neighboring waters, "having as common features bluff lines, very high poop and overhanging stern, little or no keel and pole masts usually high, carrying lug sails with battens running entirely across". This definition would eliminate the Southern Chinese Junks, which have round, pointed rather than bluff lines, as well as all vessels native to South Vietnam, Cambodia, and Thailand which also have no bluff lines and, in many cases, carry unbattened lugsails, standing lugsails, or no sails.

The "Encyclopedia Americana" defines "junks" as "large flat-bottomed vessels, ranging from 100 to 1000 tons' burden, used by the Chinese. They have three masts, and a short bowsprit placed on the starboard bow. The masts are supported by two or three shrouds which at all times are carried on the windward side. On the fore and main mast is a sort of lug sail of cane or bamboo matting". This definition excludes, rather than describes, nearly every type of "junk", both ancient and modern. In the past many large "junks" had up to 7 masts; today many have only 2. It is a characteristic of the Chinese Junk rig that the masts have no shrouds or stays. Bowsprits are hardly ever seen, and canvas sails are quite common.

Kiểu Thuyền Trung Hoa

Lái thuyền cao, mũi thuyền thấp với những cánh buồm tứ-giác có nẹp ngang cân bằng trông như những chiếc quạt khổng lồ - đó là những đặc điểm cổ truyền của loại thuyền Trung-Hoa cổ điển. Nhưng trên nhiều kiểu vỏ thuyền khác trong vùng Đông Nam Á người ta cũng thấy có sản lái cao và loại buồm Trung-Hoa có nẹp ngang này. Vài loại thuyền khác không có buồm nhưng có động cơ đặt bên trong thuyền, trong khi có nhiều thuyền dùng buồm tứ-giác.

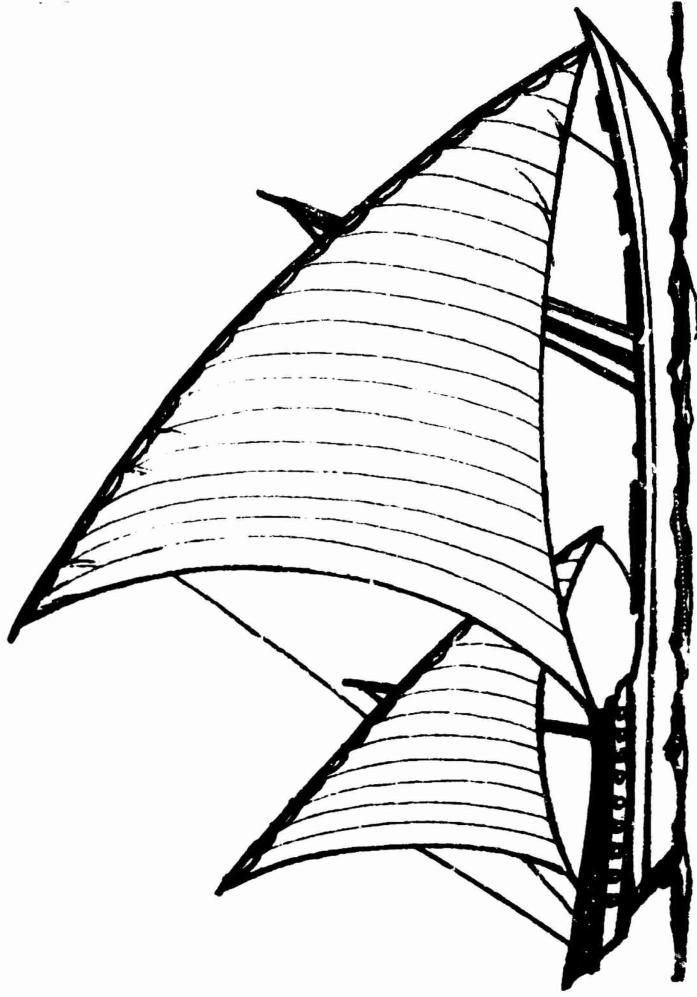
Ít có định nghĩa nào của chữ "thuyền" (junk) tương-hợp với nhau và hầu như tất cả đều có thể gây hiểu lầm. Cuốn "Quốc Tế Tân Tự điển" (New International Dictionary) của Webster nói rằng chữ "thuyền" (junk) xuất-xứ từ chữ Bồ-đào-nha "junco", chữ này lại do chữ "jon" trong ngôn ngữ Java đọc trại ra và dùng để chỉ các ghe thuyền đặc-biệt trong vùng biển Trung-Hoa và lân-cận có những đặc điểm chung như mũi phẳng, boong lái thật cao, lái thuyền nhô lên, la-ký nhỏ hoặc không có la-ký và những cột buồm thường cao mang những cánh buồm tứ-giác có nẹp chạy suốt chiều ngang". Định-nghĩa như thế là đã loại hẳn ra ngoài loại thuyền Nam Trung-Hoa có mũi

tròn, nhọn hơn là phẳng, và những ghe thuyền bản-xứ của miền Nam Việt-Nam, Cam-bốt và Thái-Lan, vì các loại thuyền này cũng không có mũi phẳng và nhiều khi lại dùng buồm không nẹp ngang, buồm tứ-giác thẳng đứng hoặc chẳng dùng đến buồm.

Cuốn "Bách-khoa Tự-điển Hoa-Kỳ" (Encyclopedia Americana) định-nghĩa "thuyền (junk)" là những thuyền lớn, đáy bằng, trọng-tải từ 100 đến 1000 tấn do người Trung-Hoa sử dụng. Các loại thuyền này có 3 cột buồm và 1 đà ngắn chịu dây buồm nằm về phía mạn phải mũi thuyền. Các cột buồm được giữ vững bằng 2 hoặc 3 dây chằng. Những dây này luôn luôn được đặt về phía thuận gió. Trên cột buồm phía mũi và cột buồm chính có căng một loại buồm tứ-giác đan bằng nửa hoặc tre". Định nghĩa như thế đưa đến kết quả là loại bỏ hơn là miêu-tả hầu hết các loại thuyền cổ cũng như tân. Trong quá khứ nhiều loại thuyền lớn đã mang đến 7 cột buồm. Ngày nay nhiều chiếc chỉ còn có 2. Thuyền Trung-Hoa có một đặc điểm là không dùng đến dây chằng hoặc dây neo để neo giữ cột buồm. Đà chịu dây buồm cũng hiếm thấy và buồm vải rất thông dụng.

Figure 2. Arab-Indian Dhow

Hình 2. Loại Thuyền Ấn - Ả-rập



Origin/Evolution of South Vietnamese Boats

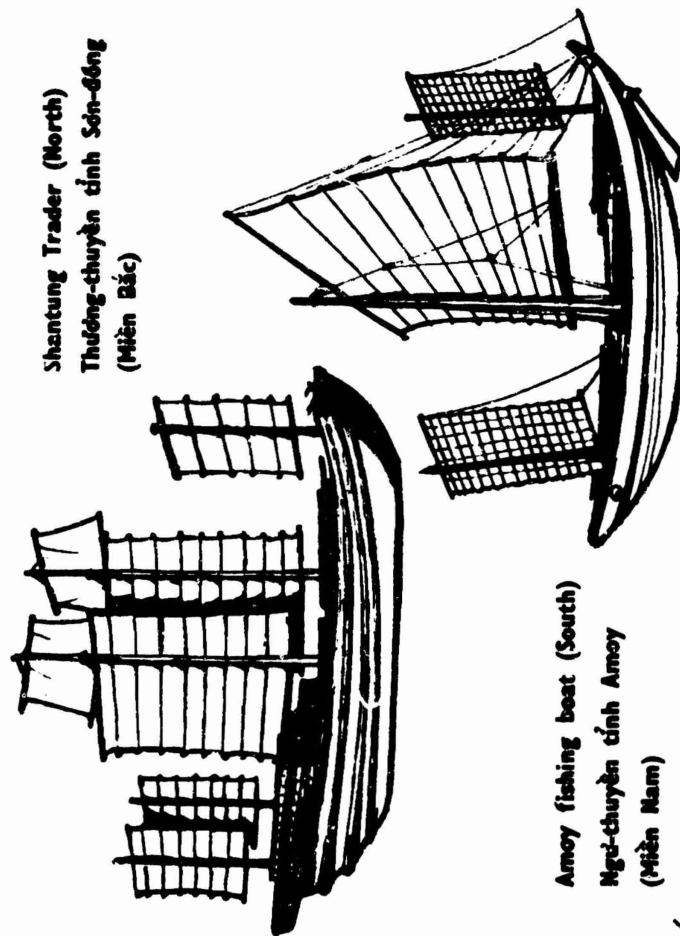
According to Wiens⁽¹⁾, "junk" comes from "djong", a Malay word meaning "sailing craft".

The controversy is further enlivened by the attempt to distinguish between "junks" and "sampan". Hornell⁽²⁾ has gone to considerable scholarly lengths to show that the "sampan", like the "junk", had its origins in the raft rather than the dugout ("sampan" being a Chinese word meaning "three planks") and is therefore a small "junk". A Chinese definition from the Upper Yangtze calls a "sampan" any boat too narrow to hold a water buffalo standing athwartships. Worcester⁽³⁾, more to provide a useful distinction than to resolve the controversy, uses 9 m ("30 feet") over-all as the dividing line between "junks" and "sampan".

This practical approach was followed by Dalby⁽⁴⁾ et al. in "A Handbook of Junks of South Vietnam", which defines a "junk" as "any civil-an or paramilitary surface craft of South Vietnam whose length is less than 100 feet" (30 m).

Figure 3. Northern and Southern Chinese Junks

Hình 3. Loại thuyền Hoa Bắc và Hoa Nam



The authors of the "Blue Book of Coastal Vessels-South Vietnam" have elected to withdraw from the controversy and, in view of the growing hybridization of craft, the decline of sail boats, and the increase of motor vessels, have used the word "junk" as part of "Chinese Junk" or alone in a descriptive, rather than a definitive, way.

Characteristics of the Chinese Junk

The Chinese Junk is difficult to define because it is the sum of many unique features of design, construction, rigging, and operation. Moreover, there is not one, but rather many types of Chinese junks.

Theo Wiens⁽¹⁾, "thuyền" (junk) xuất xứ từ chữ "djong" của Mã-Lai, có nghĩa là "thuyền buồm".

Cuộc tranh-luận này lại được ý kiến muốn phân biệt giữa "thuyền" và "tam-bản" làm cho sôi nổi hơn. Hornell⁽²⁾ đã dùng đến nhiều chương đoạn thật dài và có tánh-cách học-giả để chứng tỏ rằng "tam-bản", cũng như "thuyền", đã xuất xứ từ những chiếc bè đứng hơn là từ loại thuyền độc mộc ("tam-bản" trong tiếng Trung-Hoa có nghĩa là "ba tấm ván"), và như thế "tam-bản" cũng là một loại "thuyền" (junk) nhỏ. Một định nghĩa khác của Trung-hoa, xuất-xứ từ miền thượng lưu sông Dương-tử, gọi tất cả mọi loại thuyền nào quá hẹp không đủ chỗ 1 con trâu đứng ngang giữa khoang thuyền, là "tam-bản". Worcester⁽³⁾ đã cung-cấp một yếu-tố để phân-biệt hữu-ích, tuy không thể giải-quyết dứt khoát cuộc tranh-luận, là dùng bề dài toàn thể 9m làm giới-hạn phân-loại giữa "thuyền" và "tam-bản".

Phương-pháp thực-tiến này được Dalby⁽⁴⁾ noi theo và "Cuốn sách về hải-thuyền sử dụng tại miền Nam Việt-Nam" của Ông đã định nghĩa "thuyền" là "bất kỳ loại ghe thuyền nào, dân sự hoặc bán quân-sự, chiều dài dưới 100 bộ (30 m) được sử dụng tại Nam Việt-Nam."

Các tác-giả tập "Thanh thư về thuyền bè cận duyên Nam Việt-Nam" đã quyết định đứng ra ngoài cuộc tranh luận và trước sự kiện có tính cách phức tạp của nguồn gốc chiếc thuyền, việc sử dụng thuyền buồm ngày càng suy giảm trong khi số thuyền máy, gia tăng, các tác-giả trên đã chọn dùng chữ "thuyền" (junk) để chỉ một thuyền của loại "thuyền Trung-Hoa" hoặc dùng riêng lẻ với mục đích miêu tả hơn là xác định.

Những đặc điểm của loại thuyền Trung-Hoa

Thật khó mà miêu tả loại thuyền Trung-Hoa một cách hoàn hảo bởi vì thuyền này là một tổng-hợp của nhiều đặc-điểm độc đáo về hình-dáng, kiên-trúc, dây căng buồm và hoạt-động. Hơn nữa, không

The graceful crescent shape of the double-ended Amoy fishing boat has little in common with the blocky, clumsy hull of a big Shantung Trader (Figure 3). Southern Chinese Junks have a rather pointed bow, a round hull, and deep draft for navigating in deep water along rocky coasts. Northern Chinese Junks, built for shallow rivers and sand banks, have a bluff (blunt or box-like) bow and flat bottom. Figure 4 shows the characteristic Chinese Junk features.

Hull Construction

The Chinese Junk hull is keelless and frameless. European ships are constructed by first laying a keel, scarfing stem and stern posts to it, fastening curved ribs transversely to this longitudinal spine, and covering the framework with planking. By contrast, the Chinese Junk hull consists of planking fastened around solid transverse bulkheads. It is thus a shell divided into a series of watertight compartments by bulkheads.

Hull Design

The keelless, flat-bottomed Chinese Junk hull can sail the shallowest waters without grounding. And, if it runs aground, it remains upright. This type of hull makes for easy maintenance and repair since the vessel does not have to be careened or put into dry dock.

The high, overhanging poop not only gives the helmsman a clear view across the decks, but also makes the vessel lie easier to the wind in a gale. The high stern acts as a weathervane and also prevents

phải chỉ có một mà lại có khá nhiều loại thuyền Trung-Hoa. Chiếc thuyền đánh cá mũi lái đến nhọn vùng Amoy với thân thuyền hình bán nguyệt thanh-nhã thật khác xa một chiếc thuyền đồ sộ, thô kệch tỉnh Sơn-Đông. Loại thuyền Hoa-Nam thường có mũi nhọn, vỏ tròn và tằm nước sâu để hải hành dọc vùng bờ biển gỗ-ghe. Loại thuyền Hoa-Bắc, được đóng để dùng trong sông cạn và bờ cát phẳng, thường lại có một mũi vuông (hình hộp) và đáy bằng. Hình 4 trình bày những đặc điểm của loại thuyền Trung-Hoa.

Kiến trúc Vô Thuyền

Vô thuyền Trung-Hoa thuộc loại không có la-ký và sườn. Theo cách đóng thuyền của Âu-Châu, trước tiên người ta đặt một la-ký, rồi thêm trục mũi thuyền và trục đuôi thuyền vào, tiếp theo là ráp những sườn gỗ cộng vào la-ký và cuối cùng đóng ván be vào cái khung này. Ngược hẳn lại, trong cách đóng loại thuyền Trung-Hoa thì ván be lại

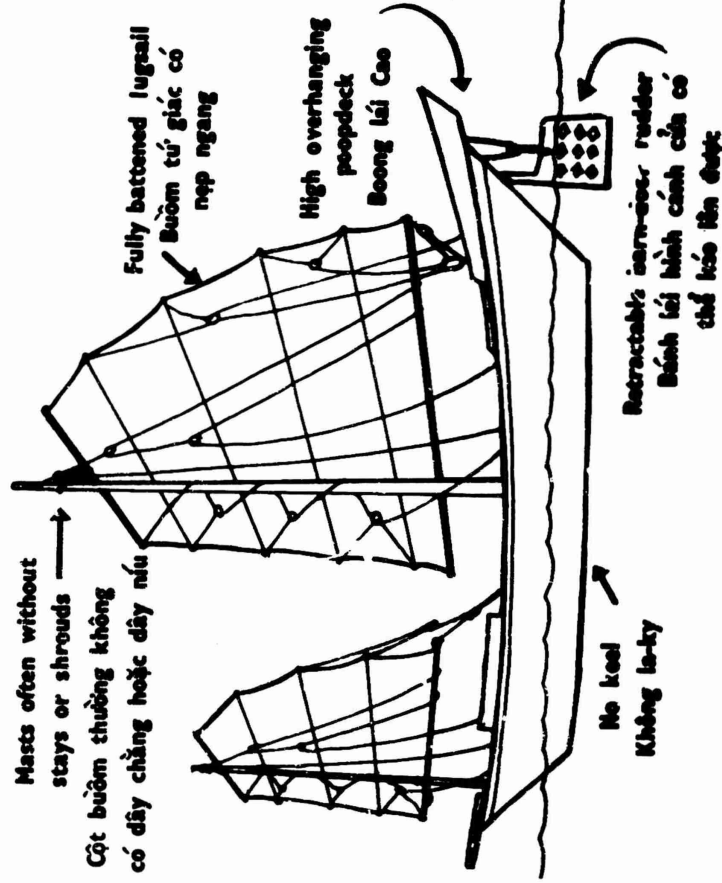
được ráp vào quanh những bưng chắn vững chắc. Như thế, vô thuyền đã được các bưng chắn chia thành nhiều khoang riêng biệt, ngăn nước.

Hình Dáng Vô Thuyền

Kiểu thuyền Trung-Hoa vô không la-ký, đáy phẳng có thể di-chuyển ở vùng bể nông không bị mắc cạn. Và nếu có bị mắc cạn thuyền vẫn có thể đứng thẳng. Loại vô thuyền này làm cho việc bảo-trì và sửa chữa dễ dàng hơn vì muốn làm những công việc này người ta không cần phải lật nghiêng thuyền hoặc đưa thuyền vào ụ dũ.

Boong lái cao không những chỉ giúp viên hoa-tiêu có thể nhìn rõ về phía trước mà còn làm cho thuyền lướt gió dễ dàng hơn khi gặp bão. Lái thuyền cao dùng phụ một con quay xem gió và giúp thuyền tránh khỏi bị "nhồi" lúc biển động. Vài loại thuyền Trung-Hoa nhỏ có khoảng lái lộ thiên để chừa nước khi biển động khiến thuyền có thêm một khối bì nặng đảm cho lái thuyền đầm và mũi thuyền ngược cao lên.

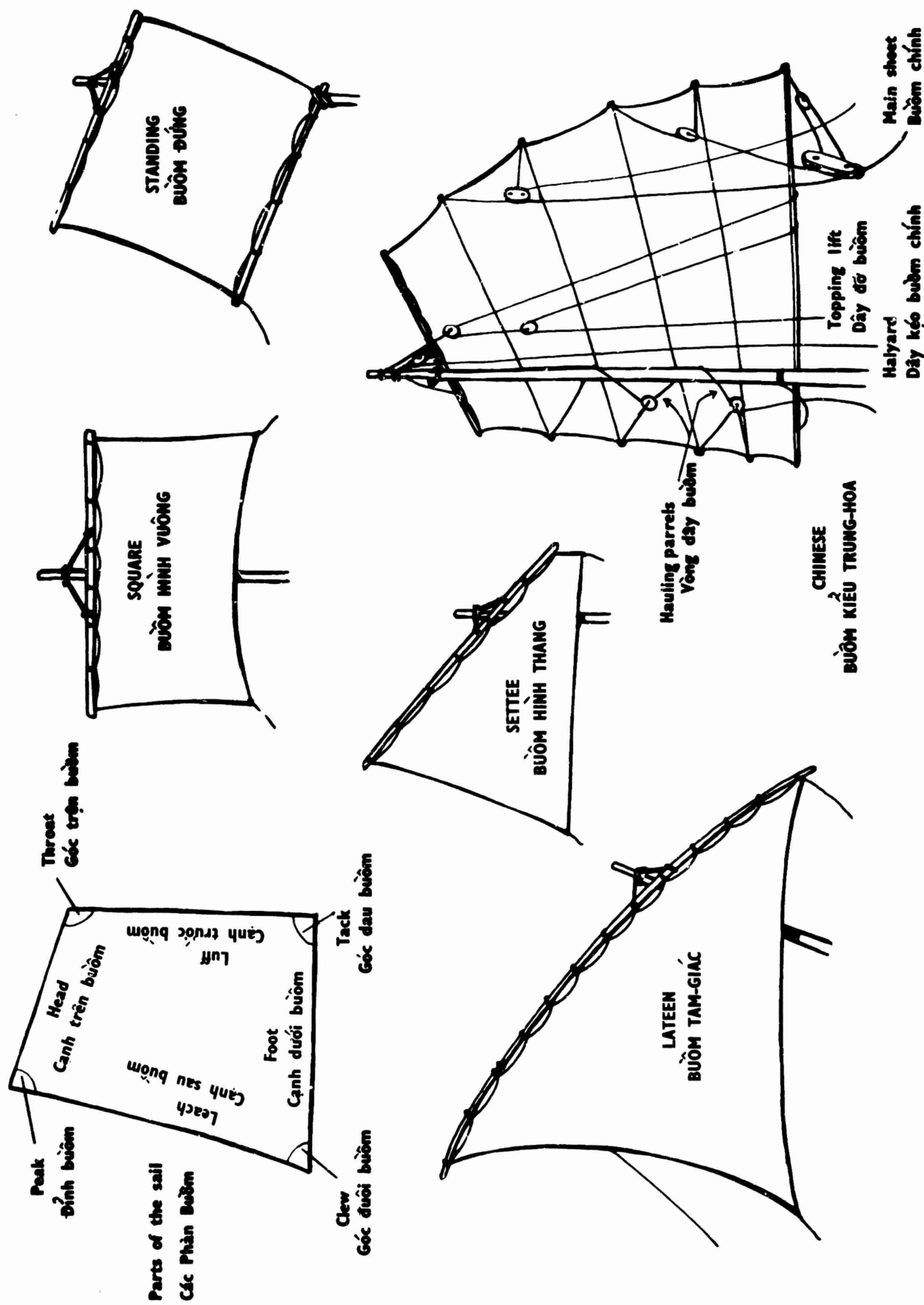
Figure 4. Characteristics of the Chinese Junk
Hình 4. Những đặc-điểm của Loại Thuyền Trung-hoa



Origin/Evolution of South Vietnamese Boats

Figure 5. Types of Lugsails

Hình 5. Các Loại Buồm tú giác



the ship from being "pooped" in a heavy following sea. Some small Chinese Junks have an open stern which ships water in a rough sea - giving additional ballast to keep the head up and the stern steady.

The Rudder

Without a keel, the Chinese Junk is a poor sailer to windward. This fault is counteracted by its ingenious retractable rudder. With the rudder post free to move up and down in a slotted trunk in the square or rectangular transom stern, the huge, barn-door rudder can be lowered by block and tackle to act as a keel. The rudder is often perforated by diamond-shaped holes which reduce its weight and make it easier to turn in the water. Besides the retractable rudder, smaller Chinese Junks often have a centerboard, a daggerboard, or leeboards to give more lateral stability.

Sails and Rigging

The Chinese balanced lug is perhaps the most ingenious sail ever devised. Full-length battens permit the sail to be set as flat as the scientifically designed canvas of modern racing yachts - making for good work to windward. Each batten is sheeted at the leach end so that every section of sail can be controlled. When sailing close hauled, the peak is made to lie in the same plane as the foot, unlike Western sails where the peak tends to fall away as the main sheet is hauled tight. No reefing is required to shorten sail in a blow - the main halyard is simply let go and the battens fall down upon one another between the topping lifts, like the sections of a Venetian blind. The luff ends of the battens are secured to the mast by a lacing which can also be hauled in or slackened (Figure 5).

Thus, the entire rigging is designed to provide complete control over the sail and to distribute its weight evenly down the mast. For this reason the big pole masts do not require stays or shrouds. Without interfering stays, the Chinese Junk can tack by jibbing rather than by coming about, and without fear of being dismasted.

The Origin of the Chinese Junk

As curious as the Chinese Junk itself is the lack of information about its origin and evolution. Was it invented by the Chinese, or borrowed from another civilization? How old is it, and when did its various features first appear? The historical passion for tracing all human artifacts back to a single primitive source has found no evidence of a prototype "junk". To agree with Hornell that the "junk" was derived from a raft rather than a dugout canoe teaches us nothing of its history.

Bánh lái

Vì không có la-ký, thuyền Trung-Hoa là một loại thuyền buồm đi gió rất kém. Khuyết điểm này được cách kiến trúc khéo léo của chiếc bánh lái có thể thu gọn bù đắp. Vóit lô lái di chuyển lên xuống dễ dàng trong một cái giá có đục lỗ rap vào bững lái hình vuông hay chữ nhật, chiếc bánh lái lớn bằng cả một tấm cửa có thể hạ thấp xuống bằng một hệ thống chốt và mông để làm nhiệm-vụ của la-ký. Bánh lái thường được đục những lỗ hình thoi để giảm sức năng và xoay chuyển dưới nước được dễ dàng. Ngoài chiếc bánh lái chu vào được, các loại thuyền Trung-Hoa nhỏ thường có một cây xiên ở giữa thuyền, một cây xiêm ở mạn đón gió hoặc ở mạn khuất gió để giúp thuyền tránh bị chòng chành.

Buồm và Dây Căng Buồm

Loại buồm tứ-giac cân bằng của Trung-Hoa có lẽ là loại buồm tinh-xảo nhất từ trước đến nay. Những nẹp ngang chạy suốt cánh buồm khiến người ta có thể căng buồm thật phẳng như những cánh buồm vải được chế biến một cách khoa-học để dùng trên các loại thuyền đua tăn tiê, và có khả năng bóc gió thật hoàn hảo. Mỗi nẹp ngang đều được luộc dính vào cánh sau của lá buồm khiến người ta có thể điều khiển từng phần của buồm. Khi giăng buồm, thàng góc với chiều từng phần buồm được giữ cho nằm trong cùng một mặt phẳng với dây buồm, không giống các loại buồm Tây Phương, thường dính hay ngã ra xa khi dây nẹp buồm được buộc chặt. Người ta cũng không phải dùng đến lối điều chỉnh từng phần để thu hẹp buồm khi gió lớn mà chỉ cần buông lỏng dây căng buồm chính, các nẹp ngang sẽ rơi vào giữa các dây đỡ buồm và chòng lên nhau như những phần của 1 cánh cửa chớp. Những đầu nẹp ngang nằm về phía cạnh trước của buồm được buộc nẹp vào cột buồm bằng một dây chằng có thể thắt chặt hay nới lỏng (Hình 5).

Như thế toàn thể hệ-thống dây buồm đã được sắp xếp để có thể điều khiển được hoàn toàn cánh buồm và phân đều sức nặng buồm trên toàn thể cột buồm. Vì lẽ đó mà không cần phải dùng đến dây chằng cột buồm vào mũi thuyền hoặc dây nẹp cột buồm vào mạn thuyền để giữ cột buồm. Không bị các dây chằng cột buồm vào mũi thuyền ngăn trở, loại thuyền Trung-Hoa có thể đổi hướng nhanh chóng bằng cách thay đổi vị trí buồm hơn là phải đi vòng ma không sợ cột buồm bị gãy.

Nguồn gốc của loại thuyền Trung-Hoa

Sự thiên sót tin tức về nguồn gốc và sự tiến hóa của loại thuyền Trung-Hoa cũng kỳ lạ không kém chiếc thuyền bao nhiêu. Phải chăng thuyền này đã được người Trung-Hoa sáng chế hay họ đã mượn kiểu của một nền văn minh khác. Tuổi thuyền đã được bao nhiêu và các

Origin/Evolution of South Vietnamese Boats

Piétris⁽⁵⁾ refers to an old Chinese text, dating from the 1st century of our era, which claimed that certain "junk" construction techniques were used in ancient times in the Persian Gulf, and that the first "junks" were sailed to the China Sea by Persians or Indians. It is, of course, difficult to believe that the Persians or Indians, having invented such a unique sailing vessel, would have abandoned the type so completely as to leave not even an archaeological trace.

The fact is that the "junk" apparently has no historical antecedents. And, in spite of unique sailing qualities, it has never been adopted, either as to rigging or hull, by nations other than its Southeast Asian neighbors: South and North Vietnam, Cambodia, and Thailand. It was once popular in Japan—but no longer. The Chinese lugsail is occasionally found on Philippine and Malaysian craft.

Scanty though they are, the fragments of "junk" history form an astonishing list of nautical achievements. Summarized from the research of Bucknell, Hornell, Worcester, Villiers⁽⁶⁾, Casson⁽⁷⁾, Smyth⁽⁸⁾, Landstrom⁽⁹⁾, Donnelly⁽¹⁰⁾, Wells⁽¹¹⁾, and Maze⁽¹²⁾, they are:

- In 1298 Marco Polo described a huge boat which had taken him part way along his celebrated journey through the fabled Orient: a 4-masted ship with 13 watertight compartments sealed by bulkheads, 60 private cabins for the wealthy merchants aboard, and a stern rudder. This was the introduction of the Chinese Junk to the Western world.
- Moslem historians reported that Chinese vessels were seen on the Euphrates River in the 7th century A.D.
- The oldest representation of a "junk" is on a Cambodian temple carving of about 1150 A.D.
- Chinese ships carried fore and aft sails by the 3rd century B.C.—1,500 years before other vessels.
- They carried a single stern rudder by the 4th century B.C.—again, 1,500 years before other types of boats.
- The Chinese invented the centerboard, or drop keel—and probably the iceboard—and were using both long before the Dutch.

đặc điểm khác nhau bắt đầu xuất hiện từ khi nào? Những tìm kiếm bằng hải trong lịch sử để truy cho ra nguồn gốc độc nhất và tối-sơ của tất cả mọi công trình xây dựng của con người đã không tìm được một vết tích nào của chiếc "thuyền" (junk) mẫu đầu tiên. Đồng ý với Hornell mà cho rằng "thuyền" đúng là biến dạng của một loại bè hơn là của loại thuyền độc mộc cũng chẳng cho ta biết điều gì hơn về lịch sử của loại thuyền này.

Piétris⁽⁵⁾ đã thăm khảo một tài-liệu Trung-Hoa xưa, từ thế-kỷ thứ 1 của kỷ nguyên Thiên-Chúa, nói rằng một vài kỹ thuật đóng loại thuyền Trung-Hoa đã được sử dụng trong vịnh Ba-Tu vào thời gian trước và loại thuyền đầu tiên kiểu này (junk) đã do người Ba-tu hay An-đô mang vào biển Nam-Hải. Dĩ nhiên người ta khó có thể tin là người Ba-tu hay An-đô, sau khi đã sáng chế ra một kiểu thuyền độc đáo như thế lại hoàn toàn bỏ rơi nó đến nỗi chẳng để lại một dấu vết nào ngay cả về phương diện khảo cổ.

Sự thật loại thuyền này hình như chẳng có một nguồn gốc lịch sử nào. Và mặc dầu có nhiều ưu điểm độc đáo trong kỹ thuật sử dụng buồm, loại thuyền này cũng đã không được quốc-gia nào bắt chước kiểu căng buồm và đóng vỏ, ngoài một số nước láng giềng trong vùng Đông Nam Á như Nam và Bắc Việt-Nam, Cam-bốt, Thái-Lan. Đã có một thời gian loại thuyền này rất thông dụng ở Nhật-bản, nhưng nay đã hết. Kiểu buồm tứ giác Trung-hoa thịnh hành thấy dùng trên các thuyền Phi-luật-tân, nhưng không phổ biến lắm.

Mặc dù hiếm hoi, những mẫu tin vụn vặt về lịch sử loại thuyền Trung-Hoa cũng hiển cho ta một bản kê-khai những phát minh về hàng hải đáng ngạc nhiên. Sau đây là những mẫu tin đó, đúc kết từ những tìm kiếm của Bucknell, Hornell, Worcester, Villiers⁽⁶⁾, Casson⁽⁷⁾, Smyth⁽⁸⁾, Landstrom⁽⁹⁾, Donnelly⁽¹⁰⁾, Wells⁽¹¹⁾, và Maze⁽¹²⁾.

- Năm 1298 Marco Polo có miêu-tả một chiếc thuyền khổng lồ chỗ Ông đi một đoạn trong cuộc hành trình lừng lừng danh về Đông Phương huyền bí như sau: thuyền có 4 cột buồm, 13 khoang riêng biệt, ngăn nước, do các vách gỗ chấn ngang; 60 phòng riêng dành cho các thường gia giàu có và một bánh lái ở phía đuôi thuyền. Đó là bước đầu loại thuyền Trung-Hoa làm quen với thế giới Tây Phương.
- Các sử-gia Hồi-giao đã cho biết người ta từng trông thấy thuyền bè Trung-Hoa trên sông Euphrates vào thế-kỷ thứ 7 sau Thiên-chúa giáng sinh.

Nguồn Gốc Và Sự Tiến-Hóa Của Ghe Thuyền NViệt-Nam

- The invention of bulkheads to make watertight compartments – fundamental to Chinese Junk construction, and probably thousands of years old – was not used in European ships until the advent of iron hulls in the 19th century.
- The fully battened, balanced lugsail was invented by the Chinese but rarely adopted by other boat types – except in recent years by some European and American pleasure yachts and racing boats.
- By 400 A.D. some Chinese Junks had an over-all length of 60 m and carried 600 persons.
- By 1300 A.D. “junks” had 4 decks and 3 to 13 sails, and carried 1,000 persons. The maximum size was reached in 1400 A.D. with “junks” having a burden of 800 to 1,000 tons.

• Người ta tìm thấy hình ảnh xưa nhất của loại thuyền Trung-Hoa (junk) được khắc vào khoảng năm 1150 sau thiên chúa giáng-sinh, trên một ngôi đền ở Cam-Bốt.

• Thuyền bè Trung-Hoa đã dùng buồm mũi và buồm lái từ thế-kỷ thứ 3 trước Thiên-Chúa giáng sinh, nghĩa là ngót 1500 năm trước các loại ghe thuyền khác.

• Thuyền Trung-hoa cũng đã dùng một bánh lái độc nhất ở đuôi thuyền vào khoảng thế-kỷ thứ 4 trước Chiên-Chúa – 1.500 năm trước cả loại thuyền khác.

• Người Trung-Hoa đã phát-minh ra cây xiêm ở giữa thuyền hoặc gọi là la-ký tháp -- và có lẽ cả cây xiêm ở mạn khuất gió. Họ đã sử dụng 2 loại xiêm này trước người Hòa-Lan một thời gian lâu.

• Sự phát-minh ra các vách gỗ ngăn hàng ngàn năm trước để chia thuyền ra thành nhiều khoang riêng biệt ngăn nước là một yếu-tố căn-bản trong cách đóng loại thuyền Trung-Hoa, song chỉ được thuyền bè Âu Châu dùng đến vào thế kỷ 19 khi vỏ thuyền bằng sắt được sáng chế.

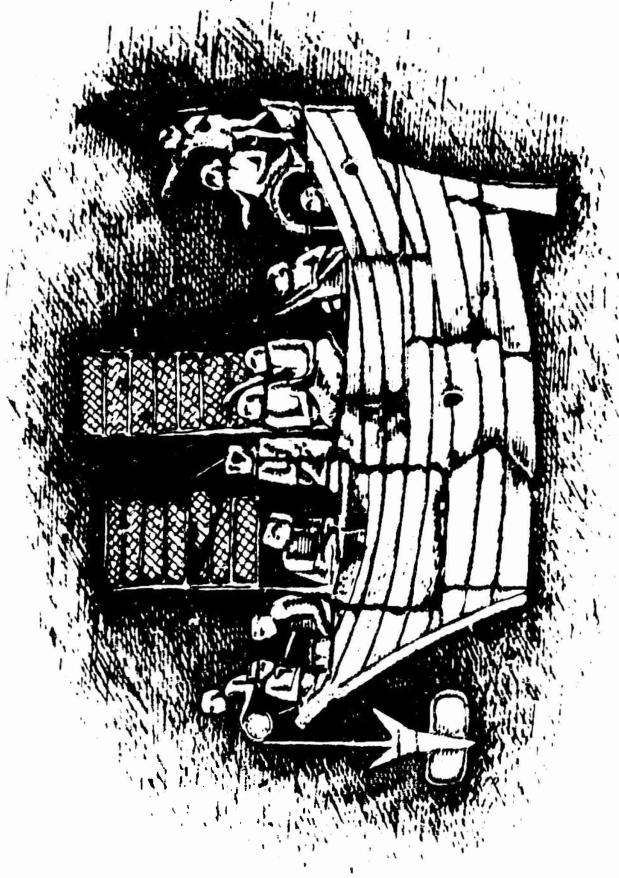
• Loại buồm tú-giác cân bằng có nẹp ngang suốt bề rộng do người Trung-Hoa phát minh nhưng đã không được các loại thuyền khác bắt chước kiểu, ngoại trừ trong thời gian mới đây người ta dùng nó trên một vài loại du thuyền và thuyền đua Âu Mỹ.

• Vào khoảng năm 400 sau Thiên Chúa, vài loại thuyền. Trung-Hoa có bề dài toàn thể lên đến 60m và chở được 600 người.

• Vào khoảng năm 1300 sau Thiên Chúa, nhiều loại thuyền Trung-Hoa có 4 boong và mang từ 3 đến 13 buồm, chở được, 1000 người. Năm 1400 trước Thiên chúa, thuyền Trung-Hoa lớn đến mức tới đa với trọng tải từ 900 đến 1000 tấn.

Cambodian Sculpture From Angkor Wat, About 1150 A.D., Showing Chinese Junk With Sheeted Battens, Retractable Rudder, and Windlass for Hauling Anchor

Hình khắc trên đền Angkor Wat, Cam-Bốt vào khoảng năm 1150 cho thấy loại thuyền Trung-hoa với nẹp buồm, bánh lái kéo lên được và trục kéo neo



Origin/Evolution of South Vietnamese Boats

The Malayan Prau

In Malaysia and Indonesia—and indeed in all of the island countries forming the Indo-Pacific archipelago—are found perhaps the most astonishing and imaginative of all hull and sail shapes.

The Malayan prau (or prahu, meaning "boat"), while appearing in a profuse variety of styles, is basically a double-ended, sharp-pointed hull with either curved overhanging stem and stern, or straight, greatly extended stem and stern posts (Figure 6). Its coach roof cabin is made of fiber matting.

Most significant of all is the lugsail, which, according to Casson, is as typical of Indonesian waters as is the lateen of the western Indian Ocean. It is also typical of the sailing boats of Thailand and Vietnam.

The lugsail is a cross between the square sail of the ancient Egyptians and the Arab-Indian lateen. Its origin is unknown but it is just as probable that it is indigenous to the waters of Southeast Asia as that it was a later variant of the lateen. Its antiquity is proved by the Javanese sculptures of the Borobudur (about 775 A.D.) which show the lugsail in the same form as it is used today.

The lugsail was not introduced into Europe until the 16th century. The balanced lugsail of Southeast Asia takes many different shapes. Sometimes it is almost square, sometimes nearly twice as wide as it is high. And sometimes it is so strongly peaked, and the luff so short,

that it resembles a settee sail, or even a lateen. But whatever its shape, its yard is balanced from the mast and the foot is laced to a yard which may or may not be fastened to the mast at the tack (Figure 5).

The prau is further distinguished by its quarter rudders—the most ancient of all steering methods and represented on Egyptian wall paintings in 3000 B.C.

Loại Thuyền Mã-Lai

Tại Mã-Lai-A và In-đô-nê-xia—và hẳn nhiên là tại tất cả các quốc-gia hải đảo tạo nên quần đảo Ấn-độ Thái-Bình-Dương—người ta tìm thấy một loại thuyền có kiểu vỏ và buồm có lẽ khác lạ hơn tất cả.

Loại thuyền Mã-Lai (prau, hay prahu, có nghĩa là "thuyền"), tuy có nhiều kiểu khác nhau, trong căn bản vẫn là 1 thuyền 2 đầu, vỏ nhọn, có mũi và lái cong, cao, hoặc trục mũi và trục lái thẳng, dài khác thường (hình 6). Thuyền có mũi làm bằng sợi đan.

Có ý nghĩa hơn cả là lá buồm tú-giác mà theo Casson thì cũng có tành cách điển hình trong vùng biển In-đô-nê-xia tương tự như loại buồm tam-giác trong vùng phía Tây Ấn-độ-Dương. Đó cũng là loại buồm điển hình của các loại thuyền buồm Thái-Lan và Việt-Nam.

Loại buồm tú-giác là gạch nối giữa loại buồm hình vuông cổ xưa của Ai-cập và loại buồm tam-giác của vùng Ấn-Âu. Người ta không rõ nguồn gốc của loại buồm tú-giác này song rất có thể đó là loại buồm bản-xú dùng trong vùng biển Đông Nam Á, và cũng rất có thể đó là một biến dạng của loại buồm tam-giác. Tính cách cổ xưa của nó đã được các tác-phẩm điêu-khắc Java tại Borobudur (vào khoảng năm 775 sau Thiên chúa) chứng minh. Các tác phẩm điêu-khắc này trình bày loại buồm tú-giác cùng một hình dáng như vẫn được dùng hiện nay.

Mãi đến thế kỷ 16, loại buồm tú-giác mới được du nhập vào Âu Châu. Loại buồm tú-giác cân bằng của Đông Nam Á có nhiều hình dạng khác nhau. Nhiều lúc buồm hầu như vuông vức hẳn, nhiều khi bề rộng lại gần gấp đôi chiều cao. Lắm lúc đỉnh buồm quá nhọn và cạnh trước buồm quá ngắn đến nỗi trông gần giống loại buồm hình thang, hoặc ngay cả loại buồm tam-giác. Tuy nhiên, đều có hình dáng nào đi nữa, đa căng đỉnh buồm vẫn được treo cân bằng vào cột buồm và đáy buồm được cột vào một đà khác. Đầu đà này ở về phía cạnh trước buồm có thể được buộc cứng vào trụ buồm hay không.

Loại thuyền Mã-Lai (prau) này còn có một đặc điểm khác là dùng những bánh lái đặt ở khoang kê đuôi thuyền. Đây là phương pháp

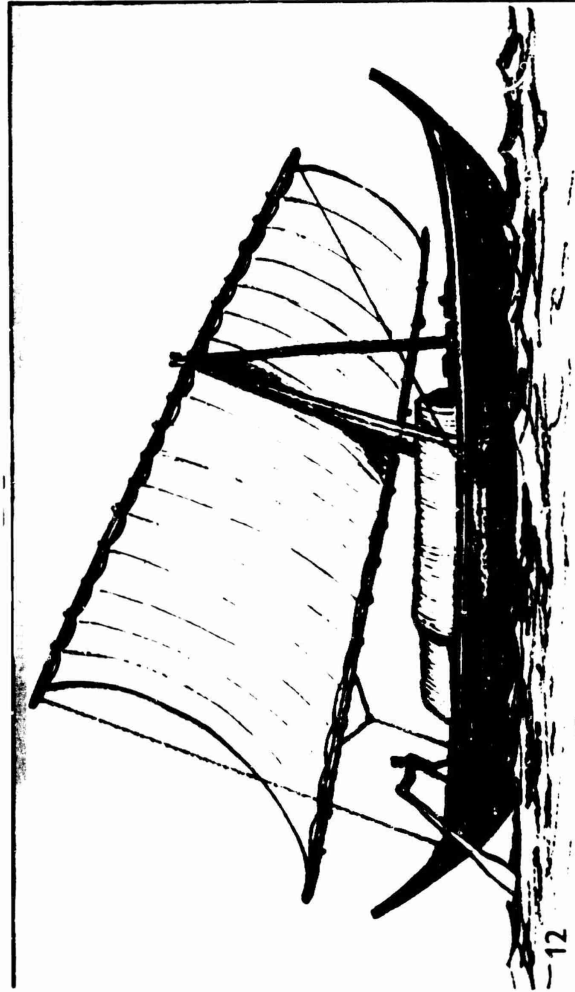


Figure 6. Malay-Indonesian Prau
Hình 6. Loại Thuyền Mã-lai -- In-đô-nê-xi-a

Nguồn Gốc Và Sự Tiến-Hóa Của Ghe Thuyền NViệt-Nam

The basic prau design has little in common with the "flying prau" or Malay pirate craft which achieved notoriety in the 18th century when a reputed 250 vessels from the Sooloo and Mindanao Islands alone preyed on the maritime commercial traffic of Southeast Asia.

These ships, sometimes of 30 tons, were a keel vessel with stern rudder, overhanging poop, and long bowsprit. They looked much like a Chinese Junk and were often rigged with Chinese lugsails (Figure 7).

The pirate ships have vanished but the flying prau style remains as a cargo vessel.

"Les Voiliers d'Indochine"

Nearly a quarter of a century ago, J.B. Piétri, Director of Fisheries for French Indo-China, published his monumental description of the sailing vessels of Indo-China: "Les Voiliers d'Indochine." Born of his love for sailboats, for the Indo-Chinese people, and for the exotic Orient, this charming and unusual work is neither a history nor a detailed survey, but rather a collection of portraits of the chief boat types.

Writing before the war and revolution, and the resulting partition, Piétri describes 33 different boats, 16 of which were native to the present South Vietnamese coast. The illustrations, drawn by the author, consist of 76 boat pictures and 97 sketches of details such as hulls, masts and rigging, tackle, anchors, and rudders, as well as a full set of silhouettes.

"Les Voiliers d'Indochine" is more than a catalogue of prevailing boat types—it is the last view of Vietnamese boats in their native state, before they were altered by motorization or made refugees by war.

lái thuyền xưa nhất thế giới và đã được trình bày trong các họa phẩm vẽ trên vách đá Ai-cập vào năm 3000 trước Thiên-Chúa.

Kiểu thuyền Mã-Lai căn-bản ít có điểm nào giống loại "thuyền bay" (flying prau) hoặc loại thuyền cướp biển Mã-Lai lừng danh vào thế-kỷ 18, thời gian mà chỉ mỗi một hải đội từng tằm gần 250 thuyền của đảo Sooloo và Mindanao đã tung hoành cướp phá trên hải lộ thường mại vùng Đông-Nam-Á. Các thuyền này, đôi khi trọng tải lên đến 30 tấn, thuộc loại có la-ký và bánh lái đặt ở đuôi, boong lái cao, dầm nứa trụ buồm ở phía mũi dài. Chúng trông rất giống loại thuyền Trung-Hoa (junk) và thường sử dụng loại buồm tú-giác của Trung-Hoa (hình 7).

Ngày nay loại thuyền cướp biển đã biến mất song kiểu thuyền bay

vẫn còn và được sử dụng như những thường thuyền.

"Những Thuyền Buồm Đông Dương"

Khoảng một phần tư thế-kỷ trước đây, J.B. Piétri, Giám-đốc Nha Ngư-Nghiệp xứ Đông Dương thuộc Pháp, có cho xuất bản một tập sách dày miêu-tả các loại thuyền buồm của vùng Ấn-độ-Chi-na là: "Những thuyền buồm Đông-Dương." Viết nên từ lòng ái mộ người dân bán xứ cũng như sự yêu thích các loại thuyền buồm và Đông Phương xa lạ, tập sách đáng mến và khác thường này chẳng phải là một tập sử ký hay một thiên biên-khảo chi tiết mà chỉ là một sưu tập hình ảnh các loại thuyền buồm chính.

Trong tập sách viết xong trước chiến tranh, cách mạng và cuộc qua phân lãnh-thổ này, Piétri đã miêu tả 33 loại thuyền khác nhau, trong số đó có 16 loại thuộc kiểu thuyền bản xứ vùng duyên hải miền Nam Việt-Nam hiện nay. Những tranh ảnh trong sách do chính tác-giả vẽ lấy gồm có 76 hình các loại thuyền và 97 tranh phác-họa các chi-tiết như vỏ thuyền, cột và dây buồm, mòng, neo, bánh lái và một lô hình đầy đủ về hình dạng các loại thuyền.

"Những thuyền buồm Đông Dương" không phải chỉ là một cuốn mục-lục các loại thuyền chính yếu – nó còn là hình ảnh cuối cùng của các loại thuyền Việt Nam trong tình trạng nguyên thủy của địa phương, trước khi bị sự đông có hóa làm biến dạng hoặc phải di cư vì chiến cuộc.

Figure 7. Malayan Flying Prau

Hình 7. Loại Thuyền bay Mã-lai



Origin/Evolution of South Vietnamese Boats

Characteristics of South Vietnamese Boats

By his identification of dominant boat types and descriptions of native construction methods, Piétri established two significant facts: The first was that native boats were distinctly area-oriented and were rarely found far from the region where they were built. The second was that Vietnamese boat builders had made several unique contributions (Figure 8): (1) the retractable stemboard; (2) the long, curved, retractable rudder sliding in a slotted stern post; and (3) the woven-bamboo hull.

Since traditional South Vietnamese boats have no exterior keels, they would be poor sailers to windward without some mechanism to give lateral stability. The retractable rudder, invented by the Chinese, can be raised in shallow water and lowered to serve as a stern keel. The Annamese curved rudder in a slotted stern post not only eliminates the need for tackle to raise and lower the rudder, but also places the rudder in the water much farther forward under the hull.

The retractable stemboard works in exactly the same way as the retractable rudder. It is, of course, simply a daggerboard, or centerboard, set in the stem—but with the added merit of not being in the way on board.

The bamboo basket bottom not only resists the destructive wood-

Figure 8. Characteristics of Native Vietnamese Boat Design

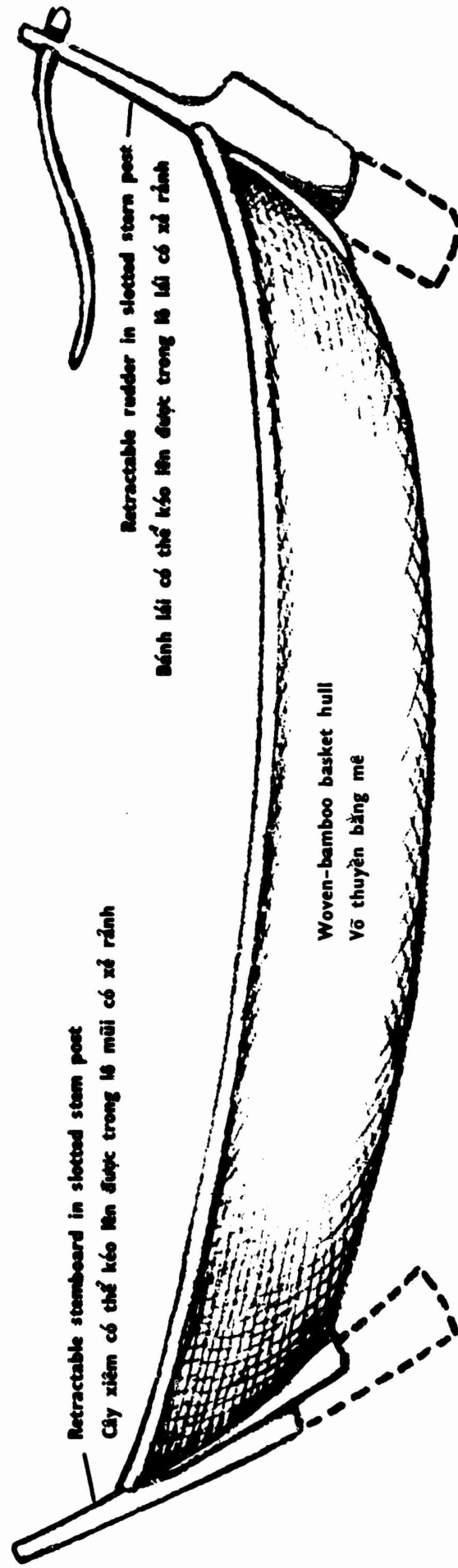
Hình 8. Những đặc-điểm của hình-dáng loại thuyền bản xứ Việt-Nam

Đặc điểm của Thuyền Miền Nam Việt-Nam

Do công trình nhận dạng các loại thuyền chính và miêu tả các phương pháp đóng thuyền bản xứ, Piétri đã thiết lập nên hai sự kiện có ý-nghĩa: Sự kiện thứ nhất cho rằng các loại thuyền bản-xứ có tính cách địa phương hóa một cách rõ rệt và ít khi đi xa khỏi khu vực đã đóng nên kiểu thuyền đó. Sự kiện thứ hai cho rằng các thợ đóng thuyền Việt-Nam cũng đã có những đóng góp độc đáo (Hình 8) như: (1) cây xiêm thu vào được ở mũi thuyền; (2) bánh lái dài, cong, thu vào được trượt trong một lỗ lái có đục lỗ; (3) vỏ thuyền có đáy bằng tre.

Vì các loại thuyền cổ truyền Nam Việt-Nam đều không có la-ký bên ngoài nên đi gió rất kém nếu không có một cơ-phần nào đó giữ cho thuyền khỏi bị chòng chành. Chiếc bánh lái thu vào được, một phát minh của người Trung-hoa, có thể được rút lên khi đi trong vùng nước cạn và hạ xuống làm la-ký ở lỗ lái. Kiểu bánh lái cong của Việt-Nam đặt trong trục lái có đục lỗ không cần đến mòng mà con lái có thể được nâng lên hay hạ xuống không cần đến thân thuyền. Đặt bánh lái vào vị trí xa hơn về phía trước dưới thân thuyền.

Cây xiêm thu vào được ở mũi thuyền cũng có công dụng y hệt như bánh lái. Dĩ nhiên, đây chỉ giản dị là một cây xiêm ở mạn đón gió, hoặc cây xiêm ở giữa thuyền mà người ta đem đặt ở đầu mũi—thề nhưng nó cũng thêm một ưu điểm là không chوائل chỗ trên thuyền.



worm, but also its resilience prevents hull damage from beaching or a pounding surf.

All three of these naive boat characteristics are common in the northern provinces of South Vietnam. Further, most South Vietnamese canoe or whaleboat hulls are rigged with an unbattened, standing lug-sail laced to a small boom and fastened to the mast at the tack of the sail. The sail on these boats is so exaggerated in cut as to resemble the triangular lateen of the Arab-Indian dhow, or perhaps the Levantine settee sail which has a luff only one-fifth the depth of the leach. It is in such South Vietnamese vessels, with their pointed bow, overhanging stern, and big-leached, sharply peaked sail, that the Arab-Indian and Malayan influences are most evident (Figure 9).

The unusual sewn-plank, dugout-shaped whaleboat operating in small numbers in the northernmost provinces of Thua Thien and Quang Tri is unquestionably an ancient native craft. Made of 5 planks sewn together with coconut fibers, its construction is identical to that of an equally ancient boat unearthed in England; the planks in this case were sewn with yew fibers.

The only true Chinese Junk sailers in South Vietnam today are those operating in the Vung Tau/Phan Thiet/Phan Ri region. But, they are refugees from North Vietnam, and not native to the area.

A strong Chinese influence is noted particularly on the boats in the Gulf of Thailand, specifically those of Kien Giang Province and the island of Phu Quoc. Here there are several boat types with the shell hull construction, the high overhanging poop, and a retractable rudder characteristic of the Chinese Junk. These motorized boats, however, carry no sails and are undoubtedly a modern version of the Phu Quoc sailing "junk" described by Piétri.

A Handbook of Junks of South Vietnam

Some 20 years after Piétri published the first edition of "Les Voiliers d'Indochine", the U.S. Government undertook a joint project with the Government of the Republic of Vietnam to classify and describe the types of South Vietnamese coastal vessels. Under the sponsorship of the Advanced Research Projects Agency, "A Handbook of Junks of South Vietnam" was published in 1962. Its purpose was to assist U.S.

Loại dấy thuyền bằng mê không những có sức chống lại sự tàn phá của giông một mà tính co dãn của nó có thể tránh cho vỏ thuyền không bị hư hại khi thuyền lên bãi hoặc bị sóng đánh.

Cả ba đặc điểm của loại thuyền bản xứ này đều rất thường thấy tại các tỉnh phía bắc miền Nam Việt-Nam. Ngoài ra, hầu hết các loại

ghe xuồng hoặc thuyền giống kiểu sán cá voi đều có trang bị loại buồm tú-giác không nếp ngang, buộc vào một đà nhỏ cột đỉnh vào trụ buồm tại góc buồm gần trụ. Cánh buồm trên các loại thuyền này thường bị cắt quá đi thành ra trông giống kiểu buồm tam-giác của loại thuyền An - A-Rab, (dhow), hoặc có lẽ giống loại buồm hình thang có cạnh trước chỉ dài bằng một phần năm cạnh sau của xứ Levant. Chính trên các loại thuyền Việt-Nam này, với mũi thuyền thon, bững lái cao cạnh buồm sau rộng, đỉnh buồm nhọn mà người ta thấy nổi rõ nhất ảnh hưởng của Ấn - A-Rab, và Mã-Lai (Hình 9).

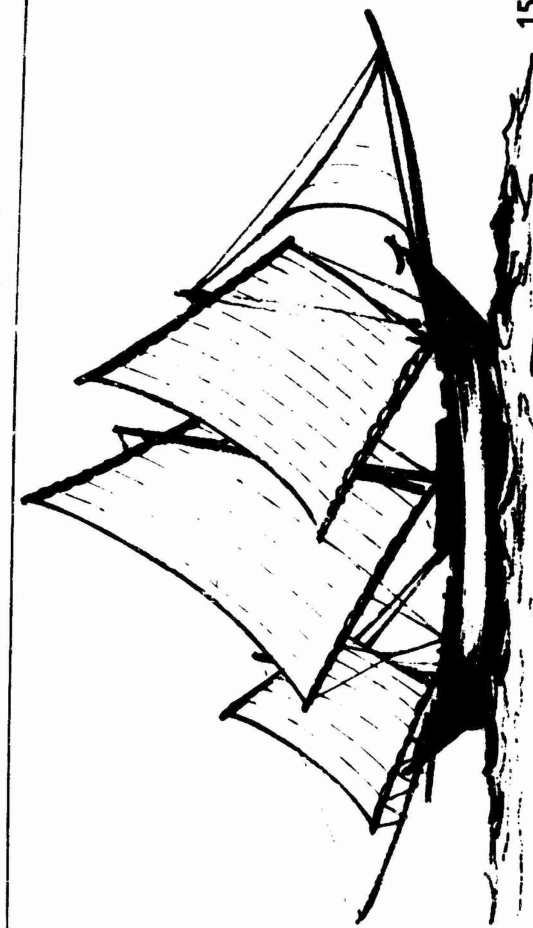
Loại thuyền giống kiểu thuyền sán cá voi có vỏ khâu và thân thuyền hình độc mộc khác thường hiện vẫn còn một số ít hoạt động trong các tỉnh cực bắc miền Nam Việt-Nam như Thừa-Thiên, Quảng-tri, chạc chàn là một loại thuyền bản xứ cổ. Thuyền gồm có 5 ván be, khâu lại với nhau bằng sợi dừa. Lối kiến trúc này tương tự lối kiến trúc một loại thuyền khác cũng xưa không kém đào thấy tại Anh-quốc; các ván be của loại thuyền này được khâu bằng sợi dừa.

Hiện nay tại miền Nam Việt-Nam chỉ có những thuyền hoạt động trong vùng Vũng-Tàu, Phan-Thiết. Phan Ri là thất loại thuyền buồm gốc-gác bản xứ.

Người ta đặc biệt nhận thấy có ảnh hưởng Trung Hoa rõ rệt trên các loại thuyền trong vịnh Thái-Lan, nhất là thuyền tỉnh Kiên-Giang và đảo Phú Quốc. Tại đây rất nhiều loại thuyền có vỏ tron, boong lái cao và bánh lái thu vào được là những đặc điểm của loại thuyền Trung Hoa. Tuy nhiên, các thuyền có gán động-cơ này không dùng

Figure 9. Arab and Malay Influences on Vietnamese Boat Design

Hình 9. Ảnh-hưởng Ả-rập và Mã-lai trên hình-dáng thuyền Việt-Nam



Origin/Evolution of South Vietnamese Boats

and South Vietnam naval patrols in their efforts to halt the transport of contraband materials and personnel. The survey defined 34 different boat types distributed in 4 coastal areas. The Handbook more than fulfilled its mission—it became also a classic document in the historiography of South Vietnamese coastal vessels.

The survey resulting in the Handbook verified Piétri's thesis that Vietnamese boats were area-oriented and in general tended to operate in their native regions. But it also pointed out the migration of refugee craft from North Vietnam and the extensive motorization.

If the Vietnamese sailing boat was derived from the dugout canoe of Quang Tri or the bamboo raft, the Ghe Be, of North Annam, it was shaped by the ingenious contributions of the Chinese Junk and the Arab-Indian dhow. Now, in the most recent stage of evolution, it is surrendering its sails to the internal-combustion engine of the West.

Since late 1950's the U.S. Overseas Mission to Vietnam (USOM, now USAID) has sponsored programs to adapt engines to various types of existing boats. The development of small diesel engines furthered this effort. The Directorate of Fisheries, South Vietnam, has instituted an effort to design more efficient fishing boats and has introduced a motorized vessel, the C4-T1, built by the keel-and-rib technique of the West and known as the "Thailand boat".

The distribution pattern of existing kinds of South Vietnamese coastal boats is shown in Figure 10. Motorization increases from north to south, from the less prosperous to the more prosperous regions. Today (1966), nearly 25 percent of the South Vietnamese coastal boats are motorized.

References

- (1) Quoted in Bucknell, H., "Notes on Some Junks and Sampanns of the China Coast", *Journal of the American Society of Naval Engineers*, Vol 67, No. 2, May, 1955.
- (2) Hornell, J., "Origin of the Junk and Sampan", *The Mariner's Mirror*, Vol XX, No. 3, July, 1934, Cambridge, England.
- (3) Worcester, G.R.G., *Junks and Sampanns of the Upper Yangtze*, 1940, Shanghai.
- (4) Dalby, M., et al., *A Handbook of Junks of South Vietnam*, Summer, 1962.
- (5) Piétri, J.B., *Les Viliers d'Indochine*, 1949, Saigon.
- (6) Villiers, A., *Men, Ships, and the Sea*, National Geographic Society, 1962, Washington, D.C.
- (7) Casson, L., *Illustrated History of Ships and Boats*, 1964, New York.
- (8) Smyth, H.W., *Mast and Sail in Europe and Asia*, 1906, London.
- (9) Landstrom, B., *The Ship*, 1963, New York.
- (10) Donnelly, I., *Chinese Junks and Other Native Craft*, 1925, Shanghai.
- (11) Wells, F., "Pioneer Builders of Ancient Ships", *U.S. Naval Institute Proceedings*, Vol 59, No. 366, 1933, Annapolis.
- (12) *Illustrated Catalogue of the Maze Collection of Chinese Junk Models in the Science Museum*, 1938, London.

đến buồm và chắc chắn là một biến thể tân tiến của loại "thuyền" buồm Phú-Quốc mà Piétri đã miêu tả.

"Cuốn Sách Về Hải Thuyền Xứ Dưng Trong Miền Nam Việt-Nam"

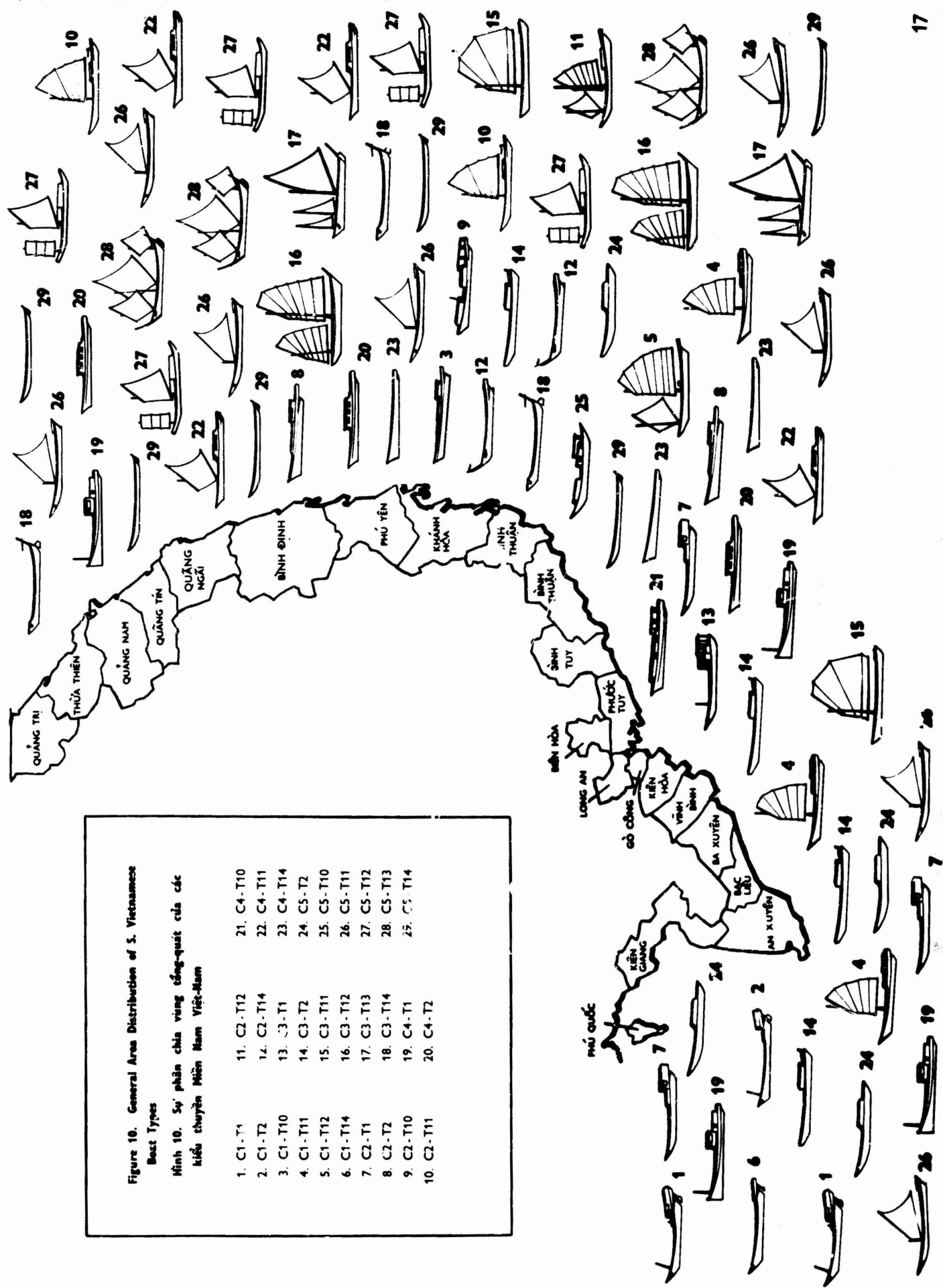
Khoảng 20 năm sau ngày Piétri cho phát hành ấn bản đầu tiên tập "Những thuyền buồm Đông Dương", Chanh phở Hoa-Kỳ và Chanh phở Việt-Nam Cộng-Hòa cho tiến hành một dự án chung nhằm xếp loại và miêu tả các loại hải thuyền duyên của miền Nam Việt-Nam. Năm 1962, "Cuốn sách về hải thuyền xứ dưng trong miền Nam Việt-Nam" được xuất bản dưới sự bảo trợ của "Cơ quan Nghiên cứu Kế hoạch Cao cấp" (Advanced Research Projects Agency). Mục đích tập sách này là để giúp đỡ các đội tuần duyên Hoa-Kỳ và Nam Việt-Nam trong nỗ lực chặn đứng việc chuyên chở hàng lậu và người bất hợp pháp. Thirteen khảo cứu này đã miêu tả được 34 loại thuyền hoạt động trong bốn hải khu. Kết quả của tập sách đã vượt quá nhiệm vụ của nó—nó đã trở thành một tài liệu sử-kỹ có điển của các loại hải thuyền xứ dưng trong miền Nam Việt-Nam.

Tập sách đã kiểm chứng được thuyết của Piétri cho rằng thuyền bè Việt-Nam có đặc tính địa phương và thường chỉ hoạt động tại sinh quán. Tuy nhiên cũng nhấn mạnh đến sự di-trú của các loại thuyền từ miền Bắc Việt-Nam và việc động cơ hóa thuyền bè hiện rất phát triển.

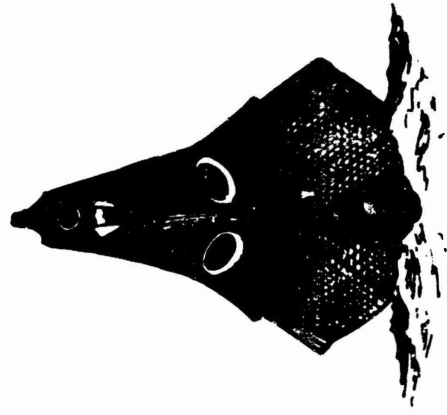
Nếu nguồn gốc của loại thuyền buồm Việt-Nam là do loại vường độc-mộc ở Quảng-trị hoặc loại bè tre, tức ghe bè, ở miền Bắc Trung-phần mà ra thì hình dạng của nó lại chịu ảnh hưởng của hai kiểu thuyền tinh xảo khác: kiểu thuyền Trung-Hoa (junk) và kiểu thuyền Ấn-A-Rập(dhow). Sự cải biến mới nhất hiện nay của loại thuyền Việt-Nam là nó đang bỏ dần các cánh buồm để sử dụng động cơ nổ của Tây Phương.

Từ khoảng cuối năm 1950, cơ-quan USOM của Hoa-Kỳ tại Việt-Nam (nay gọi là USAID) đã bảo trợ một chương trình nhằm gắn động cơ vào các loại thuyền hiện có. Sự phát triển loại máy diesel nhỏ đã giúp chương trình này tiến nhanh. Nha Ngư-Nghiệp Việt-Nam Cộng-Hoa đã khởi đầu kế hoạch họa kiểu các loại thuyền đánh cá kiến hiệu hơn và đã sản xuất được một kiểu thuyền máy, loại C4-T1. Loại thuyền này, gọi là "thuyền Thái-Lan", được đóng theo kỹ thuật dùng la ký và sườn của Tây Phương.

Sự phân chia các loại hải thuyền hiện có tại miền Nam Việt-Nam được trình bày trong Hình 10. Việc động cơ hóa tăng dần từ Bắc xuống Nam, từ miền kém sung túc đến miền trù-phú. Hiện nay (1966) khoảng 25 phần trăm thuyền cận duyên Nam Việt-Nam đã được gắn máy.



Religious / Folklore Influences on S. Vietnamese Boats
Ảnh-Hưởng Tôn-Giáo, Đồi Với Thuyền Bè NViệt-Nam



Religious / Folklore Influences on S. Vietnamese Boats



With both their lives and their livelihood at the mercy of such powerful and uncontrollable forces as sea and weather, fishermen the world over are a superstitious folk. In South Vietnam as elsewhere, the appearance and operation of fishing boats are greatly influenced by religion, superstition, and custom. By invoking the blessings of their gods, and appeasing the spirits of natural forces by respectful ritual, fishermen have sought to guarantee a safe voyage and a full net.

The majority of South Vietnamese fishermen are Buddhists. During Tet, the Lunar New Year and the major holiday in Vietnam, the fishermen take a vacation of at least 4 days. Throughout the year, the 5th, 14th, and 23rd days of the lunar month are considered unlucky or inauspicious. Many fishermen will not put to sea on these days. If, however, they are already at sea, they continue with their work.

The Vietnamese customarily hold a ceremony when launching a new boat, or when relaunching a boat which has undergone major repairs. Also, many of the Buddhist fishermen hold a private ceremony for the skipper and crew before each trip to sea. This generally consists of burning joss sticks and placing lighted candles, fruit, flowers, pure water, tea, or liquor on the mantel of an altar. If the boat has a bridge, the altar is placed on it. If not, it is set on the bow. After the ceremony, when the altar has been removed, the bow is no longer regarded as sacred and there are no restrictions about walking or stepping on it.

Catholic fishermen do not hold this ceremony. But their religion plays a part in their work, and they offer up their own prayers and ask their patron saints for protection.

At one time in the Nha Trang area, mourners and infirm or sick persons were forbidden to approach a beached fishing boat, a new boat about to be launched, or the dyeing vats used to darken the silk fishing lines. The approach of such persons was considered unlucky and made the boat and the fish lines useless to the owner. To have any luck, the owner had to sell the boat or gear and buy others.

Similarly, if during the construction of a new boat the owner of the boat had contractual difficulty with the builder, the builder could render the craft useless by engraving a small representation of the owner on some hidden part of the craft. The owner then could never catch fish with this boat until he persuaded a sorcerer to communicate with the goddess of wood and break the spell.

These beliefs and practices are disappearing as native fishermen come into contact with new equipment, new ideas, and the outside

Vì cả sanh mạng lẫn nời cơm, manh áo của họ đều tùy thuộc vào những sức mạnh vô biên và không ai có thể chế ngự nổi như biển cả và thời tiết. Cho nên ngư phủ trên toàn thế giới đều là những dân mê tín. Ở Nam Việt-Nam cũng như ở mọi nơi khác, hình dáng và hoạt động của các ngư thuyền chịu ảnh hưởng sâu đậm của tôn giáo, của sự mê tín dị đoan và của phong tục. Dân chài đã tìm cách bảo đảm chuyến đi của họ cho được yên lành và đánh được mẻ cá đầy bằng cách cầu nguyện Đấng Thiêng Liêng củ họ ban ân và làm người lòng các thần mưa gió bằng nghi thức kính cẩn của họ.

Đa số dân chài ở Nam Việt-Nam theo Phật giáo. Trong dịp Tết hay Tân Niên và trong những ngày lễ chính ở Việt-Nam, dân chài nghỉ việc ít nhất là 4 ngày. Trong suốt năm, những ngày mùng 5, 14 và 23 của tháng Âm Lịch bị họ coi như là những ngày xui và có điềm xấu và nhiều dân chài không ra khơi vào những ngày đó. Tuy nhiên nếu họ đã ở sẵn ngoài khơi rồi, thì họ vẫn tiếp tục công việc của họ.

Người Việt-Nam theo phong tục thường tổ chức một cuộc lễ khi hạ thủy một chiếc tàu mới hoặc một chiếc tàu vừa được sửa sang toàn diện xong. Cũng vậy, nhiều dân chài theo đạo Phật thường tổ chức một cuộc lễ riêng cho chủ thuyền và thủy thủ trước mỗi chuyến đi ra biển của họ. Trong cuộc lễ này họ đốt nhang, nến và bày hoa quả, nước lạnh, nước trà hoặc rượu trắng trên kệ bàn thờ. Nếu thuyền có sân thượng thì họ bày bàn thờ ở trên đó. Nhưng nếu thuyền không có sân thượng thì họ bày bàn thờ lên trên mũi thuyền. Sau buổi lễ, khi bàn thờ đã được dọn đi rồi thì mũi thuyền không còn được coi là nơi thiêng liêng nữa và người ta có thể tự do đi lại hoặc bước qua nơi đó mà không bị ngăn cấm gì cả.

Ngư phủ theo đạo Công Giáo không tổ chức cuộc lễ này nhưng tôn giáo của họ cũng giữ phần trong công việc của họ và họ cầu kinh và xin Thánh Linh của họ che chở.

Có lần ở vùng Nha-Trang người ta cấm những người có tang, những người tàn tật và những ai bị đau yếu không được lại gần ngư thuyền đậu trên bãi hoặc một thuyền mới sắp được hạ thủy hay những thùng nhuộm dùng để nhuộm xăm những giấy câu bằng lụa. Người ta cho rằng những người kẻ trên tốt gần thì rất xui và làm cho chủ thuyền không thể dùng được thuyền và giấy câu đó được nữa. Nếu muốn được hên thì chủ thuyền phải bán thuyền và ngư cụ đó đi và mua thuyền mới.

Cũng như trên, nếu trong khi xây cất thuyền mới, chủ thuyền có chuyện rắc rối về giao kèo với nhà thầu đóng thuyền thì nhà thầu có thể làm cho chiếc thuyền trở nên vô dụng bằng cách khắc một

Religious/Folklore Influences on S. Vietnamese Boats

world, and they do not apply to modern, non-indigenous gear and boats. Many years ago, however, in some areas of Vietnam, particularly Nha Trang, fishermen who ignored these superstitions were beheaded.

The whale is sacred to Buddhist fishermen and as recently as 1955 fighting broke out between them and fishermen of other faiths who did not believe in its sanctity and started to hunt the whale commercially. When a Buddhist fisherman finds a dead whale on the beach he accords it all the respect of a human being. The finder must wear a black mourner's patch attached to his clothing, and the mayor of the village and other notables are invited to attend funeral rites for the dead whale, which is then buried with all due ceremony.

The Eyes of South Vietnamese Boats

Most obvious and interesting of all folklore symbols are the engraved and painted eyes peering from the prows of South Vietnamese boats.

Why do boats have eyes? As with most folklore, the answers are as varied as the sources consulted, and are listed here:

- A boat is a sea creature, like a fish, and should have eyes so that it can see where it is going and avoid danger.
- A Nha Trang legend says that people of old thought that painting the eyes of "thương lương" (a legendary huge devil fish) on their boats would give protection against all dangerous creatures of the sea.

hình người chủ thuyền ở một nơi kín đáo nào ở trên thuyền. Người chủ thuyền sẽ không thể dùng thuyền đó để đánh được cá cho tới khi nào ông ta nhờ một thầy phù thủy cầu xin với Thần Gỗ để giải bùa.

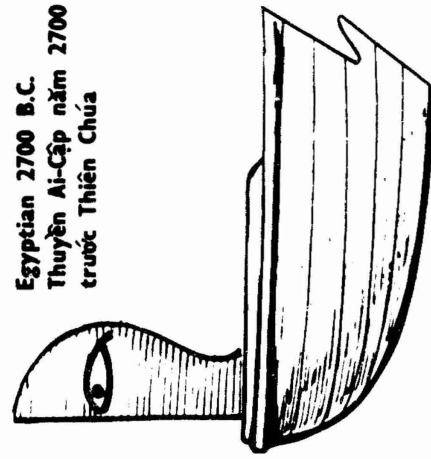
Những tín ngưỡng và phong tục trên không còn tồn tại nữa khi những dân chài bản xứ được biết tới các dụng cụ mới, các ý tưởng mới và thế giới bên ngoài và chúng không được các thuyền bè và ngư cụ tân thời thi hành nữa. Tuy nhiên, nhiều năm trước đây, ở một vài nơi tại Việt-Nam, nhất là ở Nha-Trang, những ngư phủ nào không tuân theo những điều dị đoan kể trên sẽ bị chặt đầu.

Các ngư phủ theo đạo Phật coi cá voi như Thần Thánh và mới gần đây, vào năm 1955, một cuộc giao chiến bùng nổ giữa họ và những ngư phủ theo tôn giáo khác vì những người này không tin tưởng vào sự linh thiêng của cá voi và bắt đầu săn cá voi với mục đích thương mại. Khi một ngư phủ theo đạo Phật thấy một con cá voi chết trên bãi biển, ông ta cũng tôn kính cá voi như ông tôn kính một người vừa quá cố vậy. Ông ta sẽ phải đeo một miếng vải đen ở trên áo để chịu tang cá, và Xã Trưởng cùng nhiều thân hào khác được mời tới để dự đám táng con cá. Ông voi bạc mệnh. Sau đó cá được chôn cất theo nghi lễ đầy đủ.

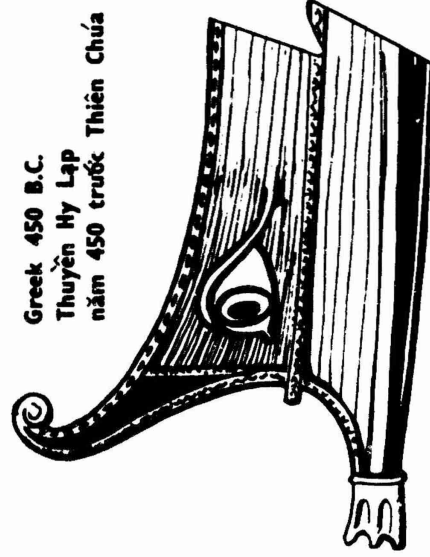
Những mắt trên thuyền bè ở Nam Việt-Nam

Một trong những biểu hiệu của phong tục rõ ràng và lý thú nhất là những đôi mắt được khắc và sơn xuất hiện trên những mũi của thuyền bè ở Nam Việt-Nam.

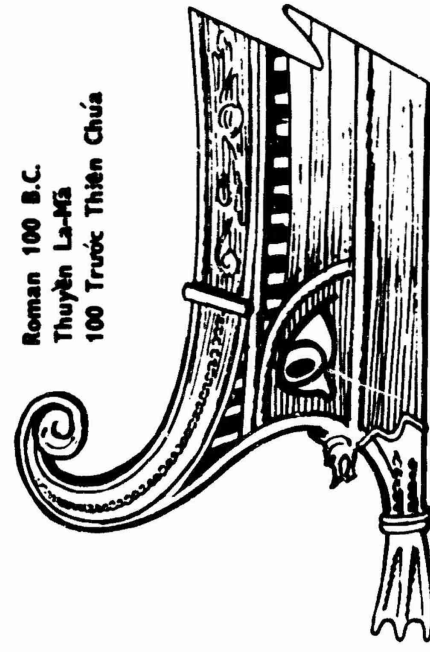
Figure 1. Eyes on Ancient Craft



Egyptian 2700 B.C.
Thuyền Ai-Cập năm 2700
trước Thiên Chúa



Greek 450 B.C.
Thuyền Hy Lạp
năm 450 trước Thiên Chúa



Roman 100 B.C.
Thuyền La-Mã
100 Trước Thiên Chúa

- Another story credits the first king of Vietnam with originating the eyes on boats after some of his subjects had been lost to sea creatures, presumably sharks. He ordered his subjects to tattoo their bodies and decorate their boat hulls so that their ferocious appearance would frighten away the dangers of the sea. These hull decorations took the form of eyes.
- The skippers of fishing craft report a similarly wide variety of purposes for the eyes. One reported that a boat needs eyes to take its captain and crew to good fishing grounds. A second said that the eyes on his boat frighten away sharks which think that they are confronted by a larger fish. To a third skipper, the eyes are needed to bring good fortune to captain and crew, and to prevent sickness.
- One source claims that the eyes of Chinese Junk fishers look downward into the water, so that the boat can locate fish, while those on the big trading vessels look ahead to locate good markets for their wares.

Tại sao thuyền bè lại có mắt? Cũng như đối với hầu hết các phong tục, các câu trả lời rất là khác hẳn nhau và sau đây là những câu trả lời đó:

- Thuyền cũng như cá, là một sinh vật ở dưới biển, và phải nên có mắt để có thể thấy được đường đi và tránh nguy hiểm.
- Một câu truyện thần tiên ở Nha-Trang kể rằng người đời xưa tin rằng sơn măt của con "thường lưỡn" (một ngư quả không ở ở trong huyền thoại) trên thuyền bè của họ sẽ che chở cho thuyền khỏi bị những quái vật nguy hiểm ở dưới biển làm hại.
- Một câu chuyện khác cho rằng Ông Vua Việt-Nam đầu tiên đã là người thứ nhất sơn măt trên thuyền của ông sau khi một vài hạ thần của ông bị các kinh ngư, mà người ta phỏng đoán là cá mập, ăn thịt. Ông ra lệnh cho các hạ thần của ông phải xăm mình và phải trang hoàng vỏ thuyền để cho hình dáng dữ tợn của chúng làm cho các quái vật nguy hiểm ở dưới biển sợ hãi và phải tránh ra xa. Sự trang hoàng vỏ thuyền để được thể hiện bằng những đôi mắt vẽ trên thuyền.

Figure 2. Typical Eyes From North of Phan Thiet

Hình 2. Mắt đặc biệt của các thuyền ở phía Bắc Phan-Thiết

Religious/Folklore Influences on S. Vietnamese Boats

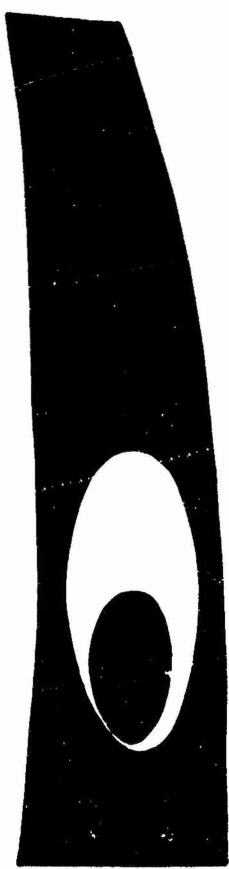
The practice of painting eyes on the ship prow is very ancient. The eye of Osiris stared out from a tall stemboard on Egyptian vessels of 2700 B.C. (Figure 1). Both Greek and Roman commercial ships and warships had very naturalistic eyes painted on the bows.

Piérri claims that the eye decoration was adopted by the Vietnamese from Arab vessels which put into the South China Sea ports on their way to China from the Levant – and that the Arabs had in turn copied the eye from Egypt. Donnelly believes that the eye is of Arab-Egyptian – rather than Chinese – origin. His evidence is that inland boats and the older seagoing northern vessels, such as the Pechili and Antung traders, have no eyes, and that eyes are found only on ships coming from Chinese ports used by Arab trading vessels, such as Ta-Pu-To, an important Arab settlement in the 4th century A.D.

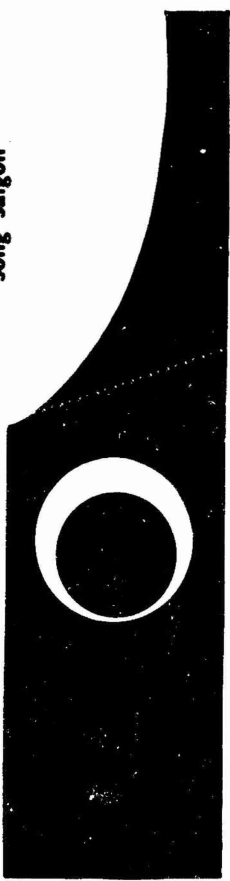
The eyes of South Vietnamese boats are usually engraved on the bow and then painted. Eye shapes and colors may be regarded as an indication of the boat origin and operating area (Figures 2 and 3).



Vũng Tàu



Saigon River
Sông Saigon



Phú Quốc

- Chủ các ngư thuyền cũng cho biết rất nhiều mục đích tương tự của các mắt vẽ trên thuyền. Một chủ thuyền trình bày rằng thuyền cần phải có mắt để dẫn thuyền trưởng và thủy thủ tới những ngư trường tốt. Một chủ thuyền thứ hai nói rằng đôi mắt trên thuyền của ông ta làm cho các cá mập hoảng sợ và nghĩ rằng chúng gặp phải một con cá lớn hơn chúng. Đôi với người chủ thuyền thứ ba, ông này cho rằng thuyền cần có đôi mắt để đem vận may cho thuyền trưởng và thủy thủ và để tránh bệnh tật.
- Có nguồn tin cho rằng mắt trên các ghe thuyền đánh cá Trung-Hoa nhìn xuống biển để cho thuyền có thể kiểm tra nơi cá cá trong khi mắt ở trên các thuyền buôn lớn nhìn thẳng về phía trước để kiểm tra các thị trường tốt để tiêu thụ hàng hoá. Tục lệ Sơn mắt trên mũi thuyền đã có từ rất lâu.

Trên chiếc xiêm thuyền lớn của các thuyền bè Ai-Cập vào năm 2700 trước Thiên Chúa (hình 1) có vẽ một mắt lớn của thần Osiris. Trên các mũi thuyền buôn và của các chiến hạm Hy Lạp cũng như La Mã, người ta có sơn những mắt rất tự nhiên.

Figure 3. Eyes on Boats From Various Areas
Hình 3. Các loại mắt trên Thuyền ở nhiều vùng khác nhau

From the 17th Parallel south to Phan Thiet, the eye is long and narrow with a forward-looking pupil. The pupil is usually black on a white eyeball. Boat eyes in the Saigon and Vung Tau areas are more oval-shaped, sometimes pointed at the forward end. The eye is black and white on a red background. Boats from Rach Gia and Phu Quoc, on the Gulf of Thailand, usually have round eyes - black and red on a blue background.

Motorization and the resulting increased mobility of South Vietnamese boats are lessening the specific area-orientation of eye types. Boats moving into a new region may adopt the local eye style.

It is significant, however, that refugee boats from North Vietnam almost never show eyes. Also, vessels owned by Catholics or Chinese, and boats of Japanese or Western design usually have no eyes.

Other Decoration

Many South Vietnamese boats are decorated with the Chinese "yen-yang", or "yin-yang", emblem, a representation of the Taoist concept of dualism (Figure 4).

Piéri cho rằng người Việt-Nam bất chước sự vẽ mắt trên thuyền của các thuyền bè Á-Rập. Các thuyền này từ Levant trên đường đi tới Trung-Hoa có ghé qua các hải cảng ở biển Nam-Hải. Và người Á-Rập lại bất chước sự vẽ mắt trên thuyền của nước Ai-Cập. Donnelly cho rằng sự vẽ mắt trên thuyền xuất xứ từ Á-Rập và Ai-Cập chứ không phải từ Trung-Hoa. Ông đưa bằng chứng là những thuyền bè chạy sông và những thuyền đi biển ở miền Bắc thời xưa, thí dụ như thuyền buôn Pechili và Antung, đều không có mắt và người ta chỉ thấy mắt trên những thuyền đến từ các hải cảng Trung-Hoa và các hải cảng này lại do các thương thuyền Á-Rập sử dụng, thí dụ như Ta-Pu-To, một nơi nói định cư quan trọng của Á-Rập vào thế kỷ thứ tư sau Thiên Chúa.

Mắt của thuyền bè ở Nam Việt-Nam thường được khắc và sơn trên mũi thuyền. Người ta có thể coi hình dáng và màu sắc của mắt thuyền như là một điều chỉ dẫn để biết được xuất xứ và nơi hoạt động của thuyền (hình 2 và 3).

Từ phía Nam VI Tuyến 17 tới Phan-Thiết, mắt thuyền hẹp và có con người nhìn thẳng về phía trước. Con người thường được sơn đen ở trên nhàn cầu sơn màu trắng. Mắt của thuyền bè ở vùng Vũng-Tầu và Saigon thì giống hình bầu dục dọc hơn và đôi khi có đầu trước nhọn. Mắt có màu đen và trắng sơn trên một nền đỏ. Thuyền bè Rạch-Gia

và Phú-Quốc ở Vịnh Thái Lan thường có mắt tròn sơn đen và đỏ trên một nền xanh.

Sự động cơ hoá và do đó sự di chuyển càng ngày càng nhiều của các thuyền bè ở Nam Việt-Nam làm giảm dần tính cách thích hợp với địa phương của các loại mắt. Ghe thuyền di chuyển tới một vùng mới có thể dùng kiểu mắt của địa phương đó.

Tuy nhiên, cũng nên đáng chú ý là các thuyền bè tỵ nạn từ miền Bắc Việt-Nam hầu như không bao giờ có vẽ mắt. Cũng vậy, các thuyền bè của dân Công-Giáo hoặc Trung-Hoa hay các thuyền bè kiểu Nhật Bản và Đông Phương thường không có mắt.

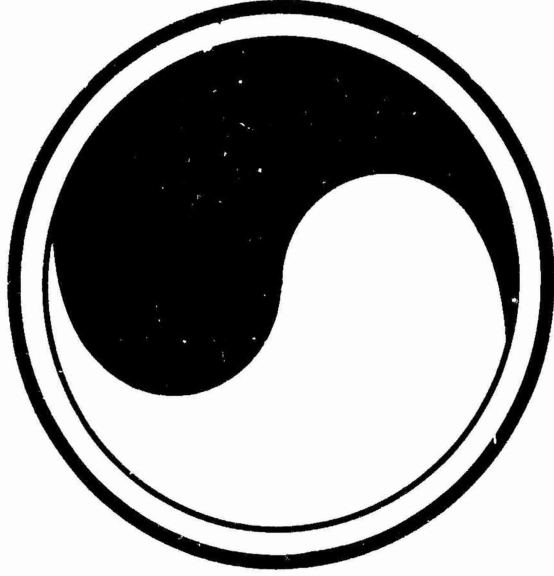
Sự trang hoàng khác trên thuyền bè

Nhiều thuyền bè Nam Việt-Nam được trang hoàng bằng một dấu hiệu "Âm-Dương" của người Trung-Hoa (tiếng tàu gọi là "yen-yang" hoặc "yin-yang"), một biểu hiệu của quan điểm Đạo Giáo về Nhị Nguyên thuyết (hình 4).

Trong biểu tượng của đạo giáo về Nhị Nguyên Thuyết căn bản của cuộc sống (tốt xấu ; Dương-Âm ; sáng tối ; Mặt trời - mặt trăng ;

Figure 4. Yen-Yang Symbol

Hình 4. Dấu hiệu Âm Dương



Religious/Folklore Influences on S. Vietnamese Boats

In the Taoist symbol of the fundamental dualism of life (good-evil; male-female; light-darkness; sun-moon; sky-earth), the stronger, positive "yen" represents the higher path in contrast to the negative, weaker "yang". Both combine, however, to form the circle of life, the unity of reality.

The yen-yang, often black and white, or red and yellow, is painted on the cabin and various parts of the hull, but not on the sides at the bow. One large river cargo boat had the symbol engraved on wooden horns mounted at the bow - which was, according to the captain, the holy spot in which the spirit of the boat resided.

Occasionally a particular decoration has no significance except that the fishermen like having it on their boats. This is apparently the case with the highly decorated beak on the C5-T11 and C5-T2 boats. Also, if the owner of a wooden-hulled craft has given his boat a name, it is likely to be painted prominently in both Vietnamese and Chinese characters on the cabin bulkheads. In most cases, the Chinese characters are used for decoration only and do not necessarily indicate Chinese ownership.

Eye on Boat From Phan Rang

Mắt trên Thuyền Phan Rang



trời đất), cái mạnh hay cái "dương" biểu hiệu con đường cao quý trái với cái yếu "âm". Tuy nhiên cả hai cái hoà hợp tạo thành vòng đời, sự hợp nhất của thực thể.

Cái dấu hiệu "yen-yang" thường có màu đen và trắng hoặc đỏ và vàng được sơn lên trên mũi thuyền và ở nhiều nơi khác nhau của vỏ thuyền nhưng không được sơn lên hông của mũi thuyền. Một thường thuyền chạy sông lớn có khắc dấu hiệu này trên bộ phận thả neo bằng gỗ ở mũi thuyền và theo người thuyền trưởng thì mũi thuyền là một nơi linh thiêng và Thần thuyền trú ngụ ở đó.

Thỉnh thoảng trên thuyền có một vật trang hoàng đặc biệt và các ngư phủ muốn có nó ở trên thuyền của họ chứ nó không có ý nghĩa gì cả. Đó dường như là trường hợp của các thuyền C5-T11 và C5-T2. Với mũi thuyền được trang hoàng quá nhiều. Cũng vậy nếu chủ của một chiếc thuyền có đầy bằng gỗ đặt tên cho thuyền của mình, thì dường như ông ta sơn tên đó một cách rõ ràng, bằng tiếng Việt-Nam và bằng tiếng Tàu, lên trên vách của mũi thuyền. Hầu hết chữ Tàu chỉ được dùng để trang hoàng mà thôi và chữ đó không hẳn có nghĩa là chiếc thuyền là vật sở hữu của một người Tàu.

Yen-Yang Symbols on Stern

Dấu Âm-Dương trên lái thuyền



Ảnh-Huống Tôn-Giáo, ĐỐI VỚI THUYỀN BÒ VIỆT-NAM

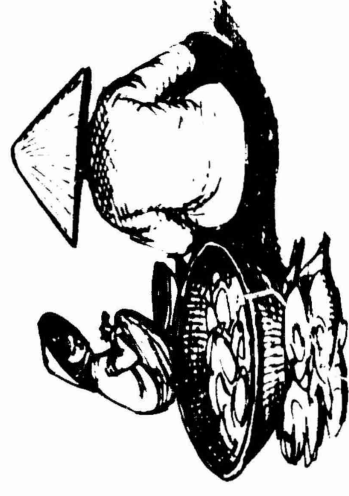
Eyes on Boat From Mui Ne
Mắt trên Thuyền Mũi Ne

Eyes on Rach Gia - Phu Quoc Craft
Hình Mắt Trên Thuyền Hàng Rạch-Giá - Phú-Quốc

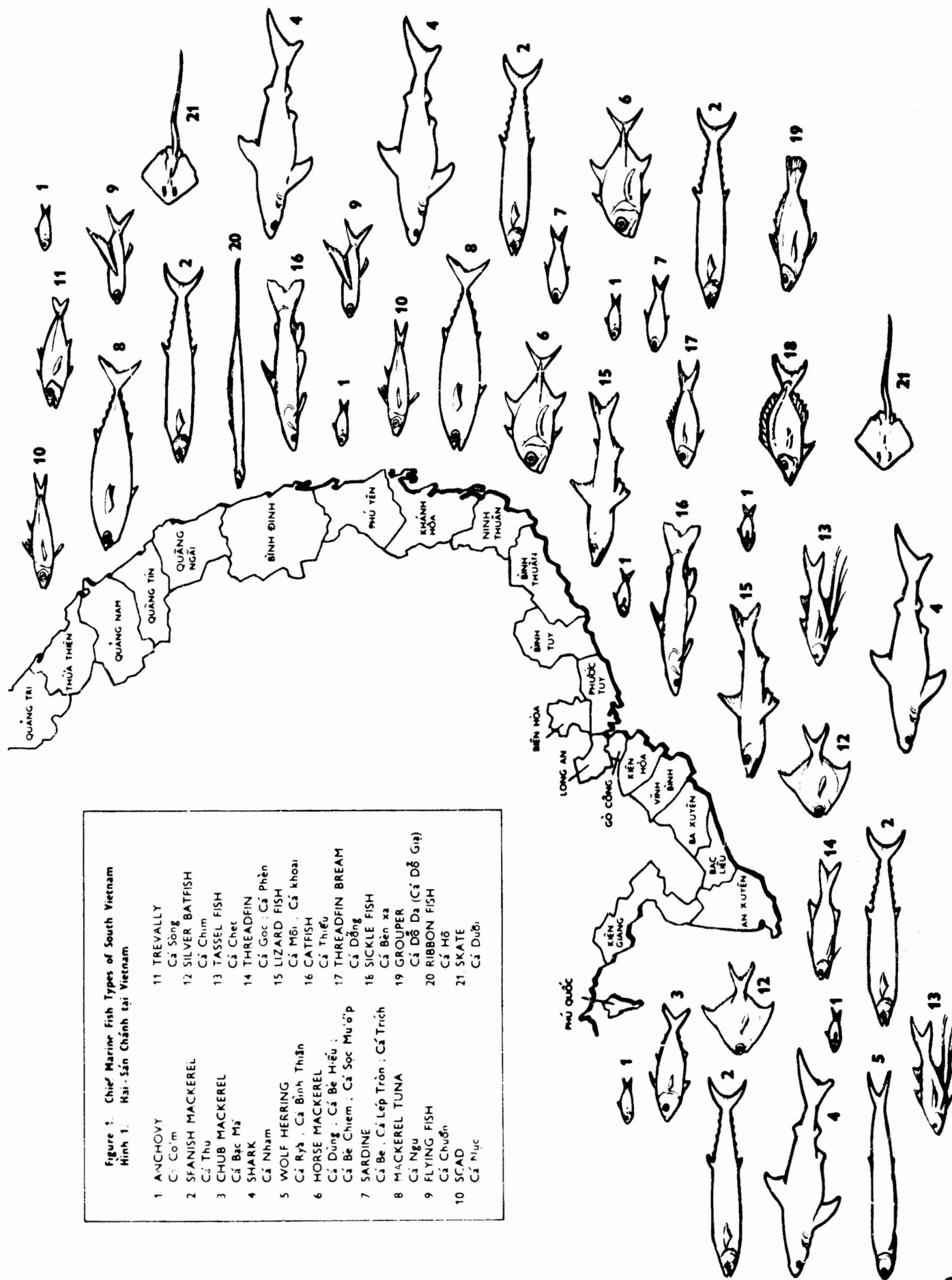


Fish Types and Fishing Areas

Các Loại Cá và Ngư' Trường



Fish Types and Fishing Areas



Các Loại Cá và Ngư Trường

Fishing in South Vietnam

More than two million South Vietnamese live in fishing villages—about 14 percent of the 14,200,000 population (1962 estimate). Of these about 565,000, or 4 percent of the total population, are directly engaged in fishing and related occupations.

Some 807 species of deep-sea fish have been listed for South Vietnamese waters, of which 50 are of commercial value. These include both pelagic (marine fish caught relatively near the surface) and demersal (bottom dwelling) types.

In 1963 the total commercial catch was 343,000 tons—an increase of 15 percent over 1962 and 59 percent over 1960. Binh Thuan Province led the others in the size of catch, accounting for 50,820 tons, or 17 percent of the total in 1962.

Fish Types and Fishing Areas

The revolutionary increase in the motorization of South Vietnam fishing vessels and also the growing use of large, machine-made nylon nets not only have vastly increased the total annual catch, but also have altered its composition. Motorization tends to promote demersal trawling, and demersal fish and crustaceans thus account for an increasing portion of the annual catch.

Described below are the 21 chief types of fish caught in South Vietnamese coastal waters. They are not listed in order of importance.

While these various fish can be found almost everywhere in the coastal waters of South Vietnam, many are more prevalent in particular areas while others have been traditionally fished in selected regions. Figure 1 shows the major fishing areas for the various types.

Fishing Seasons

There is no closed season for fish in South Vietnam. However, the best season for catching many of these varieties varies geographically. Seasonal information related to fishing in 10 coastal areas is presented later in the Area Characterization Charts.

Ngành đánh cá ở miền Nam Việt-Nam

Hơn hai mươi triệu dân miền Nam Việt-Nam sống trong các làng đánh cá. Họ chiếm vào khoảng 14% dân số (ước lượng là 14.200.000 trong năm 1962). Trong số dân nói trên, có chừng 565.000 người (tức 4% tổng số dân) chuyên sống về nghề liên hệ.

Ở hải phận Nam Việt-Nam, người ta đã liệt kê được chừng 807 loại cá sống dưới đáy biển. Trong số này chỉ có 50 loại cá có giá trị thương mại. Những cá này gồm hai loại: Loại đi ăn nổi (là những cá biển mà người ta đánh được tương đối ở gần mặt nước) và loại đi ăn chìm (tức loại cá sống dưới đáy biển).

Trong năm 1963, tổng số cá có giá trị thương mại đánh được là 343.000 tấn. Mức g.a tăng là 15% so với năm 1962 và 59% so với năm 1960. Bình-Thuận dẫn đầu các tỉnh khác về số lượng cá đánh được, với 50.820 tấn (tức 17% tổng số cá đánh được trong năm 1962).

Các loại cá và ngư trường

Sự tăng gia động cơ hóa ngư thuyền ở Nam Việt-Nam cùng với sự xữ-dụng càng ngày càng nhiều các lưới nylon lớn chế tạo bằng máy không những đã nâng cao tổng số cá đánh được hằng năm mà còn làm thay đổi thành phần loại ngư sản đánh được nữa. Sự động cơ hóa làm phát triển nghề lưới giã cào và làm gia tăng số lượng cá ăn chìm và tôm cua đánh được hằng năm.

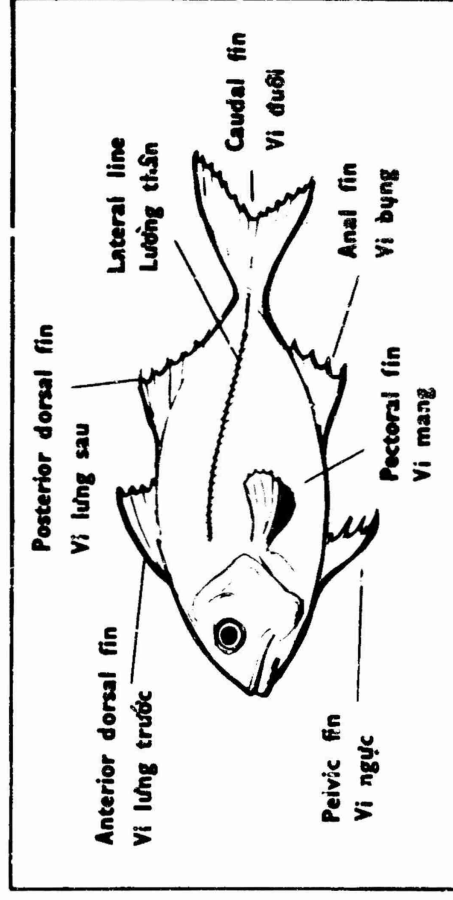
Dưới đây là đoạn mô tả 21 loại cá có giá trị thương mại đánh được ở miền duyên hải miền Nam Việt-Nam. Những loại cá này không được liệt kê theo thứ tự tầm quan trọng của chúng. Tuy rằng người ta có thể thấy các loại cá trên trong hầu hết mọi nơi ở miền duyên hải Nam Việt-Nam, nhưng nhiều loại chỉ có nhiều ở những vùng đặc biệt và một số khác theo tục lệ, người ta chỉ đánh được ở một vài ngư trường mà thôi. Hình 1 chỉ các ngư trường chính cho các loại cá khác nhau.

Mùa cá

Ở Nam Việt-Nam, người ta đánh cá quanh năm. Tuy nhiên mùa thích hợp nhất để đánh nhiều loại cá kể trên thay đổi theo từng địa phương. Những chi tiết về mùa cá ở mười (10) vùng duyên hải sẽ được trình bày sau các trang mô tả đặc tính các ngư trường.

Parts of the Fish

Thành—Phần Của Một Con Cá



Fish Types and Fishing Areas

PELAGIC FISH TYPES



1. Anchovy: Small, slender, and torpedo-shaped, the anchovy has a bright, silvery white upper body and transparent white belly. It has one dorsal fin, no pectoral fin, and the caudal fin is tipped with gray.

Fishing Technique: Purse seine, encircling gill net, lift net, and stake trap.



2. Spanish Mackerel: A large fish, 60 to 90 cm long, the Spanish mackerel has a long, cigar-shaped body. Its very dark upper body is divided from the silvery white lower body by a pronounced gray lateral line. Its most distinctive feature is the ridge of thorny, knob-like fins, about one-half cm high, stretching along the back from posterior dorsal to caudal fin and along the belly from anal to caudal fin. The Spanish mackerel has large eyes and two rows of tiny sharp teeth.

Fishing Technique: Drift gill net and stake trap.



3. Chub Mackerel: The chub (or short-bodied) mackerel is a small, oval fish, 15 to 25 cm long. The black upper body is separated from the silvery white belly by a yellow lateral line. It has a conical snout, a back tapering to a thin tail base, black dorsal and caudal fins, and eggshell-white pelvic and anal fins. It has large eyes.

Fishing Technique: Purse seine, drift gill net, and stake trap.

CÁC LOẠI CÁ ẪM NỔI

1. Cá cơm. Nhỏ, mảnh mai và trông giống như thủy lôi, cá cơm có thân phần trên màu trắng bạc và phần bụng màu trắng trong. Nó có một vây lưng, không có vây ngực và đầu vây đuôi màu xám.

Kỹ thuật đánh cá: Người ta đánh cá cơm bằng lưới quay, lưới bện đánh bao, lưới bành và nò.

2. Cá thu ống. Là loại cá lớn, dài từ 60 đến 90 cm, cá thu có thân hình dài và trông giống như điều xì gà. Một đường bên xám rất rõ ngăn đôi phần thân phía trên màu xám đậm và phần thân phía dưới màu trắng bạc. Đặc điểm rõ rệt nhất của loại cá này là nó có một hàng vây nhọn hình bầu dục cao độ nửa phần chạy dọc theo lưng từ phần sau lưng cho tới vây đuôi. Hàng vây này cũng chạy dọc theo bụng từ hậu môn cho tới vây đuôi. Cá này có mắt lớn và hai hàng răng nhỏ và nhọn.

Kỹ thuật đánh cá: Người ta đánh cá thu ống bằng lưới bện và nò.

3. Cá bạc má. Cá bạc má nhỏ, hình bầu dục, thân ngắn, từ 15 tới 25 cm. Một đường viền ngang màu vàng chia cách phần thân trên màu đen với phần bụng màu trắng bạc. Nó có mõm hình nón và lưng thon dần về phía đuôi. Vây lưng và vây đuôi đen, vây hậu môn và vây ở phía trước hậu môn trắng ngà. Cá này có mắt lớn.

Kỹ thuật đánh cá: Người ta đánh cá bạc má bằng lưới quay, lưới bện thả trôi và nò.

Các Loại Cá và Ngư Trường

4. Shark: The big, gray shark has a smooth body, sharp snout, and wide mouth with 28 saw-like upper teeth. The second dorsal and anal fins are directly opposed. Sharks vary greatly in length, from 40-50 cm to 3-4 m.

Fishing Technique: Gill net, stake trap, and hook long line.

4. Cá nhám. Cá này lớn, màu xám có thân hình nhẵn, mõm nhọn, mõm rộng, hàm trên có 28 răng nhọn như răng cưa. Vây lưng thứ nhì và vây hậu môn nằm đối diện với nhau. Cá này có chiều dài thay đổi từ 40-50 cm. cho tới 3-4 m.

Kỹ thuật đánh cá: Người ta đánh cá nhám bằng lưới bện, nò và câu giăng.



10 cm

5. Wolf Herring: The wolf herring, or dorab, is a long, cigar-shaped fish, about 40 to 50 cm long, with a short head and bulldog jaw. Its smooth, scaleless body has a brilliant blue lateral streak separating the blackish back from the silvery bluish-white lower body. A black dorsal fin, about 1 cm high, runs the length of the back.

Fishing Technique: Drift gill net, stake trap, and fixed net.

5. Cá rựa. Dài độ chừng 40 tới 50 cm. Thân hình trông giống như điều xì gà. Nó có đầu ngắn và hàm nhô ra. Cá này nhẵn và không có vảy. Một vạch ngang màu xanh tươi ngăn cách phần lưng màu đen nhạt với phần thân phía dưới màu trắng xanh. Nó có một vây lưng cao độ 1 cm. chạy dài suốt theo.

Kỹ thuật đánh cá: Người ta đánh cá rựa bằng lưới bện thả trôi nò và lưới cố định.



10 cm

6. Horse Mackerel: The horse mackerel is a flat, oval fish with a compressed head, a short snout, a protruding lower jaw, and large bulging eyes. Spiny filaments line its body from the dorsal and anal fins to the tail. Averaging 20 cm long, its body is bluish-green above and silvery gray below.

Fishing Technique: Mid-water trawl net and stake trap.

6. Cá sọc mướp. Cá này dẹt, hình bầu dục, đầu như được ép rấn lại. Nó có một mõm ngắn, hàm dưới nhô ra và đôi mắt lồi. Trên thân cá có những sợi gai nhỏ có gai chạy từ vây lưng và vây hậu môn cho tới đuôi. Trung bình dài độ 20 cm. cá này có phần thân trên màu xanh và phần dưới bụng màu xám bạc.

Kỹ thuật đánh cá: Người ta đánh cá sọc mướp bằng lưới thả lưng chừng và nò.



10 cm

Fish Types and Fishing Areas

7. Sardine : Long, thin, and flat, the sardine is 14 to 18 cm long. Its bright blue back shades into dark gray and is separated from the silvery white belly by a light gold lateral line. Its body is scaleless. Dorsal and caudal fins are dark; pelvic fin is transparent. It has no anal fin.

Fishing Technique : Purse seine, encircling gill net, and stake trap.



10 cm

8. Mackerel Tuna : Also known as bonito and oceanic tuna, the mackerel tuna is easily recognized by its torpedo-shaped, tough, sleek, nearly scaleless body. The only scales are a corselet around its body behind the head. From 30 to 50 cm long, the mackerel tuna has a purplish-black upper body and dark bluish-silver belly. It has large eyes.

Fishing Technique : Encircling gill net, drift gill net, tuna set net, and stake trap.



10 cm

9. Flying Fish : The long, cigar-shaped flying fish is easily recognized by its big, wide ventral fins which act as wings so that the fish can glide through the air for as far as 10 m after it leaps from the water. The flying fish has a greenish-blue upper body and silvery white belly and fins. It is a small fish, 10 to 15 cm long.

Fishing Technique : Flying fish gill net, dip net, and stake trap.



10 cm

7. Cá trích. Dài, mảnh mai và dẹt, loại cá này dài từ 14 đến 18 cm. Lưng cá màu xanh tươi, hơi xám và được ngăn cách với phần bụng màu trắng bạc bằng một đường ngang màu vàng tươi. Thân cá không có vây. Vây lưng và vây đuôi màu xám. Vây ở phía trước hậu môn thì trong suốt. Cá này không có vây hậu môn.

Kỹ thuật đánh cá : Người ta đánh cá trích bằng lưới quay, lưới bèn đánh bao và nò.

8. Cá ngừ: Cá này cũng được gọi là Bonito và Oceanic Tuna. Cá ngừ rất dễ nhận dạng vì thân hình nó chắc, bóng bẩy, hầu như không có vây và trông giống như thủy lôi. Vây thì có ở phần phía sau đầu, bao bọc chung quanh thân. Cái chum 30 tới 50 cm. cá ngừ có phần thân phía trên màu đen bạc và bụng màu trắng xanh. Cá này có mắt lớn.

Kỹ thuật đánh cá: Người ta đánh cá ngừ bằng lưới bèn đánh bao, lưới bèn thả trôi, lưới đặt và nò.

9. Cá chuồn. Cá này dài và thân hình trông giống như điều xì gà. Nó rất dễ nhận diện vì nó có những vây bụng rộng và lớn. Các vây này có thể được sử dụng như những cái cánh nhờ đó mà sau khi phóng lên khỏi mặt nước, cá chuồn có thể lướt trên không chung xa đến hàng chục thước. Loại cá này có phần trên thân màu xanh lục; bụng và vây màu trắng bạc. Nó thuộc loại cá nhỏ dài từ 10 tới 15 phân.

Kỹ thuật đánh cá: Người ta đánh cá chuồn bằng lưới bèn, rổ và nò.

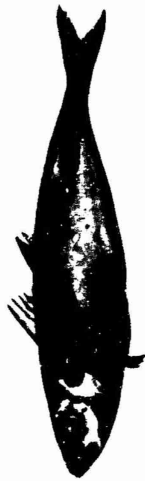
Các Loại Cá và Ngư Trường

10. Scad : Similar in shape to the chub mackerel but larger—about 20 to 30 cm long—the scad has a bluish-gray upper body and a silvery belly. A prominent lateral seam widens toward its tail. All fins have brownish ends.

Fishing Technique : Scad lift net, purse seine, and gill net.

10. Cá mực. Cá này cũng tương tự như cá ngừ nhưng lớn hơn dài chừng độ từ 20 tới 30 cm. Nó có phần thân trên màu xám xanh và bụng màu bạc. Cá mực có một đường ngang rất rõ và lớn dần về phía đuôi. Tất cả các đầu vây đều có màu nâu nhạt.

Kỹ thuật đánh cá: Người ta đánh cá mực bằng mảnh, lưới quay và lưới bển.



10 cm

11. Trevally: The tough-skinned, torpedo-shaped trevally resembles the mackerel tuna, but is somewhat smaller—about 25 cm long. Its shiny light upper body is separated from the white silvery belly by a pronounced lateral line. It has a black dot behind the eye, and a black-tipped tail.

Fishing Technique : Purse seine and stake trap.

11. Cá sòng. Cá sòng trông giống như cá ngừ nhưng hơi nhỏ hơn, dài chừng 25 cm. Cá này có da cứng và trông giống như chiếc thủy lôi. Một đường ngang rõ rệt chia cách phần thân dưới trên lưng lánh với phần bụng trắng bạc. Nó có một chấm đen ở phía sau mắt và một cái đuôi có viền đen.

Kỹ thuật đánh cá: Người ta đánh cá sòng bằng lưới quay và nò.



10 cm

DEMERSAL FISH TYPES

1. Silver Batfish : The flat, kite-shaped silver batfish is 10 to 20 cm long, with a brilliant silver body. It has a small head with yellow bulbous snout. All fins are tipped with gray.

Fishing Technique : Trawl net and stake trap.

1. Cá chim. Cá chim hình dẹt dài, từ 10 tới 20 cm, trông giống như cái điều và có thân hình màu trắng bạc bóng lánh. Nó có đầu nhỏ, và mõm màu vàng trông giống như củ hành. Các vây đều có đường viền màu xám.

Kỹ thuật đánh cá: Người ta đánh cá chim bằng lưới gĩa và nò.



10 cm

Fish Types and Fishing Areas

2. Tassel Fish: As with other threadfins, the fore part of the ventral fin of the tassel fish consists of long, trailing, stringy filaments about 25 cm long. The tassel fish is 20 to 40 cm long, with a blackish upper body, orange-yellow belly, and large nostrils.

Fishing Technique: Trawl net, stake and net trap, set net, and hook and line.



10 cm

3. Threadfin: Similar to the tassel fish but larger—20 to 90 cm long—the threadfin has six “whiskers” anterior to the ventral fin. It has a bluish-silver upper body and a white belly.

Fishing Technique: Trawl net, stake trap, set net, and hook and line.



10 cm

4. Lizard Fish: The lizard fish has a long, slender, cylindrical body, 20 to 35 cm long, with a head like a lizard and many sharp teeth. It has a purplish head, dark upper body streaked with orange and gray, and a white belly.

Fishing Technique: Trawl net.



10 cm

2. Cá chết. Cũng như loại cá gộc, phần trước của vây bụng gồm có những sợi giây nhỏ tua xuống và dài chừng 25 cm. Cá này dài từ 20 tới 40 cm. Phần thân phía trên màu đen nhạt, bụng màu đỏ tươi và lỗ mũi thì rộng.

Kỹ thuật đánh cá: Người ta đánh cá chết bằng lưới giã, nò, lưới răng, lưới đặt và câu giăng.

3. Cá gộc. Cá này cũng tương tự như cá chết nhưng lớn hơn, dài chừng 20 tới 90 cm. Ở phía trước vây bụng có sáu sợi râu. Phần thân phía trên màu xanh bạc và bụng màu trắng.

Kỹ thuật đánh cá: Người ta đánh cá gộc bằng lưới giã, nò, lưới đặt và câu giăng.

4. Cá mồi. Cá này có thân hình ống, mảnh mai và dài từ 20 tới 35 cm. Đầu cá màu hơi tím trông giống như đầu con mối và nhiều răng nhọn. Phần thân phía trên màu xám và có những sọc màu xám và da cam. Bụng cá màu trắng.

Kỹ thuật đánh cá: Người ta đánh cá mồi bằng lưới giã.

5. Catfish: Taking its name from the whiskers growing from each side of the mouth, the catfish has a blue upper body and a yellowish-white belly. The catfish is from 20 to 40 cm long.

Fishing Technique: Trawl net, and hook and line.

5. Cá thiêu. Cá thiêu có râu ở hai bên mép giống như râu mèo. Phần thân phía trên màu xanh và bụng màu trắng vàng. Nó dài từ 20 đến 40 cm.

Kỹ thuật đánh cá: Người ta đánh cá thiêu bằng lưới giã và câu giã.



10 cm

6. Threadfin Bream: The oval-shaped body of the threadfin bream is dark pink above and shiny white below. It has dark pink and yellow stripes along its sides, a gold stripe along the upper edge of its pink tail, and pink eyes. Its pectoral, pelvic, and anal fins look like white cellophane. The threadfin bream is 15 to 30 cm long.

Fishing Technique: Trawl net.

6. Cá đống. Cá đống có thân hình bầu dục. Phần thân phía trên màu hồng xậm và phần thân phía dưới màu trắng long lánh. Nó có những gạch màu hồng xậm và vàng ở dọc hai bên sườn. Mắt và đuôi cá màu hồng và dọc theo bờ trên của đuôi có một vạch vàng. Vây ngực, vây hậu môn và vây ở phía trước hậu môn có màu trắng trong suốt. Loại cá này dài từ 15 tới 30 cm.

Kỹ thuật đánh cá: Người ta đánh cá đống bằng lưới giã.



10 cm

7. Sickle Fish: The sickle fish is a nearly round, flat fish about 20 cm long. It has a compressed snout, a small round mouth, large bulging eyes, and a greenish-silver body with a wide tail and anal and caudal fins. There is a large orange spot above the base of the pectoral fin. The upper body has four to eleven bands of black spots.

Fishing Technique: Trawl net, and stake and net trap.

7. Cá bần xa. Cá bần xa có thân hình gần như tròn, dẹt và dài cỡ 20 cm. Mồm tròn, mồm như bị ép lại, mắt lớn và lồi. Mắt màu vàng ngấn xanh đột chuồi. Nó có đuôi, vây bụng và vây hậu môn rộng. Phía trên vây bụng có một chấm lớn màu da cam. Phần thân phía trên có từ 4 tới 11 dải chấm đen.

Kỹ thuật đánh cá: Người ta đánh cá bần xa bằng lưới giã, nò và lưới giăng.



10 cm

Fish Types and Fishing Areas

8. Grouper : Sometimes called the sea bass, the grouper is a fat-bodied fish with a protruding lower jaw, two upper and one lower fang, and a long, spiny dorsal fin. From 20 to 30 cm long, the grouper has a yellowish-gray upper body and a vivid yellow belly and fins. Tail, or caudal fin, is fan-like.

Fishing Technique : Trawl net and stake trap.



10 cm

9. Ribbon Fish : Also called the hair tail, the ribbon fish is big, about 90 cm long, with a long, sword-like body and a large, sharp mouth with a protruding jaw. It has no pelvic or anal fins, but a long dorsal fin running from head to tail is transparent and tipped with black. Its silvery white body is shaded on top with shiny blue, and tapers to a thin, hair-like caudal fin about 25 cm long.

Fishing Technique : Trawl net, drift gill net, and stake and net trap.



10 cm

10. Skate : The skate is square and flat with a whip-shaped tail longer than its body, which is about 15 cm long.

Fishing Technique : Trawl net, gill net, hook long line, and stake and net trap.



10 cm

8. Cá đồ giả. Cá đồ giả đôi khi còn được gọi là cá chẻm. Minh cá mập, hàm dưới trề ra. Nó có 2 răng trên và một răng dưới. Vẩy lưng gai. Loại cá này dài từ 20 tới 30 cm. và có phần thân phía trên màu vàng xám. Vây và bụng màu vàng chói. Đuôi hoặc vây đuôi xòe ra như cái quạt.

Kỹ thuật đánh cá : Người ta đánh cá đồ giả bằng lưới giả.

9. Cá hổ. Cá hổ lớn dài chừng 90 cm. mình dài nom tựa như cái kiếm. Mồm rộng và nhọn và có một cái hàm nhô ra ngoài. Loại cá này không có vây hậu môn hoặc vây trước hậu môn nhưng có một vây dài và trong suốt chạy từ đầu tới đuôi. Trên đầu vây này có viền đen. Thân cá màu trắng bạc và về phía đỉnh thân có màu xanh lông lánh. Thân thon dần tới một cái vây đuôi mỏng trông giống như tóc và dài độ 25 cm.

Kỹ thuật đánh cá : Người ta đánh cá hổ bằng lưới giả, lưới bén thả trôi, nò và lưới giăng.

10. Cá đuối. Cá đuối mình vuông và dẹt. Đuôi dài hơn mình trông giống như cái roi. Mình cá dài khoảng độ 15 cm phân.

Kỹ thuật đánh cá : Người ta đánh cá này bằng lưới giả, lưới bén, câu kiều, nò và lưới dăng.

Fishing Techniques and Equipment

Kỹ Thuật Đánh Cá và Trang Bị Ngủ Cù



Fishing Techniques and Equipment

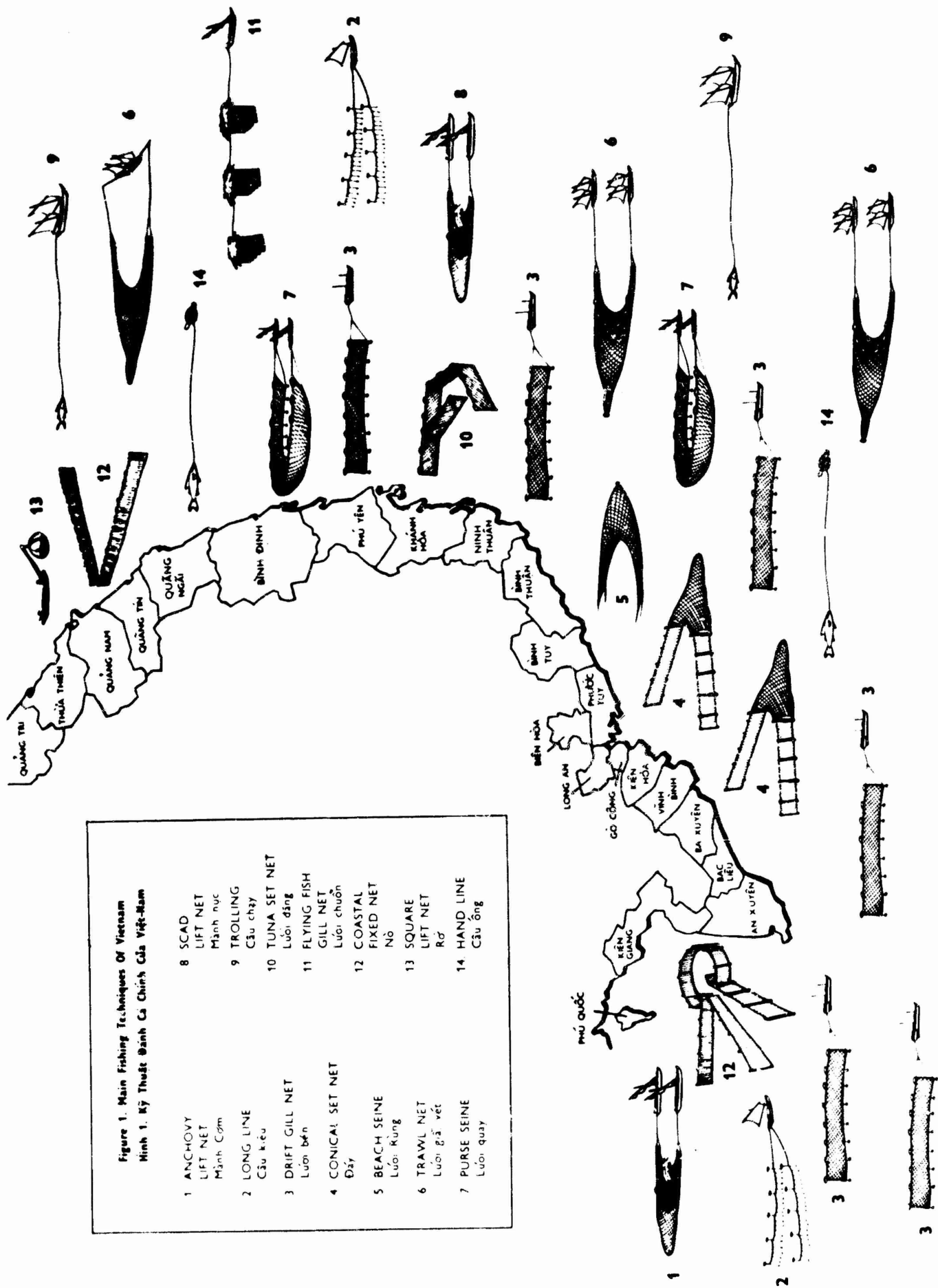


Figure 1. Main Fishing Techniques Of Vietnam
 Minh 1. Kỹ Thuật Đánh Cá Chính Của Việt-Nam

- | | |
|---------------------------------------|--|
| 1 ANCHOVY
LIFT NET
Mình nục | 8 SCAD
LIFT NET
Mình nục |
| 2 LONG LINE
Cầu chày | 9 TROLLING
Cầu chày |
| 3 DRIFT GILL NET
Lưới dăng | 10 TUNA SET NET
Lưới dăng |
| 4 CONICAL SET NET
Lưới chuồn chuồn | 11 FLYING FISH
GILL NET
Lưới chuồn chuồn |
| 5 BEACH SEINE
Lưới Rùng | 12 COASTAL
FIXED NET
Nỏ |
| 6 TRAWL NET
Lưới gãi vét | 13 SQUARE
LIFT NET
Rờ |
| 7 PURSE SEINE
Lưới quay | 14 HAND LINE
Cầu ống |

Kỹ Thuật Đánh Cá và Trang Bị Ngủ Cù

Motorization of South Vietnamese Fishing Vessels

The motorization of South Vietnamese fishing vessels is revolutionizing the fishing industry by accelerating the use of demersal (bottom-dwelling fish) trawling, increasing the range of smaller boats, both coastwise and into the open sea, and bringing about a decline in local, specialized small-catch techniques.

In 1960 there were fewer than 3,000 motorized fishing vessels in South Vietnamese waters; by 1962, over 9,000. Today there are an estimated 13,000 engine-powered vessels out of a total fishing-boat population of about 55,000.

It is significant that the percentage of motorized vessels is not distributed evenly among the coastal provinces, but increases from north to south. Relatively few engine-powered boats are found in the northern provinces while today sailing vessels are rare in the Rach Gia area.

The recent introduction of large, machine-made nylon nets, which are rapidly replacing cotton and ramie (a Southeast Asian plant fiber) nets, has also done much to increase the size of the annual catch. Although much more expensive, the nylon net, by its increased size, greater toughness, and longer life, has made possible larger, heavier catches and has increased the catch size per unit man hour.

Việc động cơ hóa ngư thuyền tại miền Nam Việt-Nam

Việc động cơ hóa ngư thuyền ở miền Nam-Việt-Nam đang cải tiến ngành kỹ-nghệ đánh cá bằng cách tăng thêm việc sử-dụng nhiều lưới giả cào mở rộng tầm hoạt động của các ngư thuyền nhỏ ở cả những vùng cận duyên lẫn viễn duyên, khiến cho kỹ-thuật đánh cá theo lối cổ truyền ở các địa-phương suy tàn.

Năm 1960 số ngư thuyền động cơ hóa hoạt động trong hải phận Nam Việt-Nam chưa đầy 3.000 chiếc, và qua năm 1962 đã lên tới trên 9.000 chiếc. Ngày nay trong tổng số khoảng 55.000 ngư thuyền thì có tới 13.000 chiếc đã được động cơ hóa.

Điều đáng chú ý là tỷ lệ số thuyền máy không được đều tại các tỉnh miền duyên hải mà lại gia tăng dần từ Bắc xuống Nam. Tại những tỉnh miền Bắc, ta thấy tương đối ít ngư thuyền động cơ hóa, trái lại trong vùng Rạch-Giá ngày nay thuyền buồm lại hiếm thấy.

Mới đây ngư phủ được khuyến khích và hướng dẫn sử dụng các loại lưới lớn, bằng nylon, đan bằng máy. Lưới này đang thay thế một cách nhanh chóng các loại lưới bằng sợi bông vải, sợi gai, và làm gia tăng mức hải sản thu hoạch hàng năm. Lưới nylon tuy mắc tiền nhưng nhỏ nhẹ nhàng nên lưới có thể làm lớn, nhờ đó dai và bền bỉ hơn nên dùng nó ngư phủ đã có thể kéo được những mẻ lưới lớn có kết quả hơn, do đó mức sản xuất tính theo từng ngư phủ và từng giờ đã gia tăng.

Nearly One-Fourth of South Vietnamese Fishing Boats Are Motorized

Gần Một-Đến Tư Ngư Thuyền Tại Miền Nam Việt-Nam Đã Được Động Cơ Hóa



Fishing Techniques and Equipment

Marine Fishing

Figure 1 shows the major fishing gear used in South Vietnam and the general areas of use.

While there are many different fishing techniques used along the South Vietnam coast, particularly for shore fishing, all of them involve either a net, a hook and line, or a trap (or some combination of these). Since the purpose of this book is to assist in the accurate detection and identification of vessels, the fishing techniques are discussed here with emphasis on those employing boats.

These three types of fishing gear are used in one or more of three different ways: dynamic, passive, or stationary (Figure 2).

In the dynamic method, the fish are literally dredged up from the bottom by an open-mouthed tow net dragged along by one or more boats.

In the passive method, the fish are surrounded by a big net. They are captured as a result of the fishermen driving them into the net meshes, drawing the bottom of the net together in a purse, or lifting them directly out of the water by a large lift net.

In the stationary method, the trap or net is fixed, and the fish swim into it and are captured. While most stationary gear is shore based, the deep-sea bamboo or wire-net stake trap, and the drift gill net are stationary devices operated in the open sea.

Figure 2. Modes of South Vietnamese Fishing

	DYNAMIC	PASSIVE	STATIONARY
NET	<ul style="list-style-type: none"> • Trawling 	<ul style="list-style-type: none"> • Purse Seine • Beach Seine • Lift Net • Square Lift Net 	<ul style="list-style-type: none"> • Drift Gill Net • Flying Fish Gill Net • Set Net
HOOK & LINE		<ul style="list-style-type: none"> • Hook Long Line • Trolling • Hand Line 	
TRAP			<ul style="list-style-type: none"> • Bamboo Stake Trap • Conical Fixed Net

Đánh Cá Biển

Hình 1 trình bày các ngư cụ thông dụng nhất ở Việt-Nam và những vùng sử dụng ngư cụ này.

Dù cho có rất nhiều phương pháp đánh cá dọc theo bờ biển Việt-Nam, nhất là vùng cận duyên, tất cả các phương pháp đều ở trong khuôn khổ sử dụng hoặc là lưới, hoặc đường câu, hoặc nò bẫy (hay kết hợp những cách này). Vì mục đích của cuốn sách này là giúp tìm ra và phân biệt 1 cách chính xác các loại ngư cụ thuyền nên những phương pháp đánh cá trong các nghề được bàn đến ở đây chú trọng đến các loại ngư cụ thuyền dùng vào những nghề đó.

Ba loại ngư cụ nêu trên được dùng theo một, hoặc hai trong 3 cách dưới đây: chuyển động, thụ động hay cố định (hình 2).

Trong phương pháp "chuyển động", một cái lưới gia miệng mở lớn do một hay hai tàu kéo sẽ rà sát đáy biển và bắt cá bị lùa vào lưới.

Trong phương pháp "thụ động", người ta bủa lưới bao vây cá rồi khua động cho đàn cá tấn ra mắc vào mắt lưới. Hoặc kết đường dây chì lại với nhau làm thành một cái túi, hoặc kéo bọc lưới lên khỏi mặt nước như nhấc lên một cái mành lớn.

Trong phương pháp "cố định", nò hay lưới được cắm hay neo xuống một chỗ, chờ cá bơi vào rồi bắt. Trong khi phần lớn ngư cụ cố định đặt ở gần bờ biển thì Nò cây và lưới Đàng, lưới bén thả trôi theo giòng nước là những ngư cụ được sử dụng ở xa bờ.

Hình 2. Kỹ Thuật Đánh Cá Của Miền Nam Việtnam

	CHUYỂN ĐỘNG	THỤ ĐỘNG	CỐ ĐỊNH
LƯỚI	<ul style="list-style-type: none"> • Lưới giả 	<ul style="list-style-type: none"> • Lưới quay • Lưới rừng • Mành • Rô 	<ul style="list-style-type: none"> • Lưới bén • Lưới chuẩn • Lưới đàng
ĐƯỜNG CÂU		<ul style="list-style-type: none"> • Câu kiêu • Câu chạy • Câu ống 	
NÒ BÃY			<ul style="list-style-type: none"> • Nò • Lưới cố định

Because of the limited refrigeration facilities, all of the fishermen, regardless of the technique used, try to get their catch to market before closing time, i.e., mid-afternoon.

Trawl Net Fishing

Trawl net fishing consists of dragging a large, funnel-shaped net through the water behind one or two boats so that the fish are swept into the mouth of the net and trapped in the small tail or cod end. Every several hours the net is hauled up and the fish dumped or dipped into the hold.

The dynamic characteristics of trawl netting produce a much larger yield per unit fishing time than any other method. Trawl net fishing is not dependent upon the time-consuming procedure of locating and surrounding a school of fish, as with purse seine fishing. It is not restricted by the tides, as are stationary techniques, or by moon phase or the setting out of lights or buoys, as with encircling gill net fishing. It is employed during both day and night. On the other hand, it does not have the advantage of the selective catch; the trawl net picks up any and every thing in its path. Consequently, only about half of a demersal trawl catch is of great economic value; the remainder usually is sold for animal food or other purposes.

In recent years the use of trawling has increased considerably. The amount of fish caught by trawl nets more than doubled from 1960 to 1962, while the gill net catch increased 31 percent and the purse seine catch declined about 7 percent.

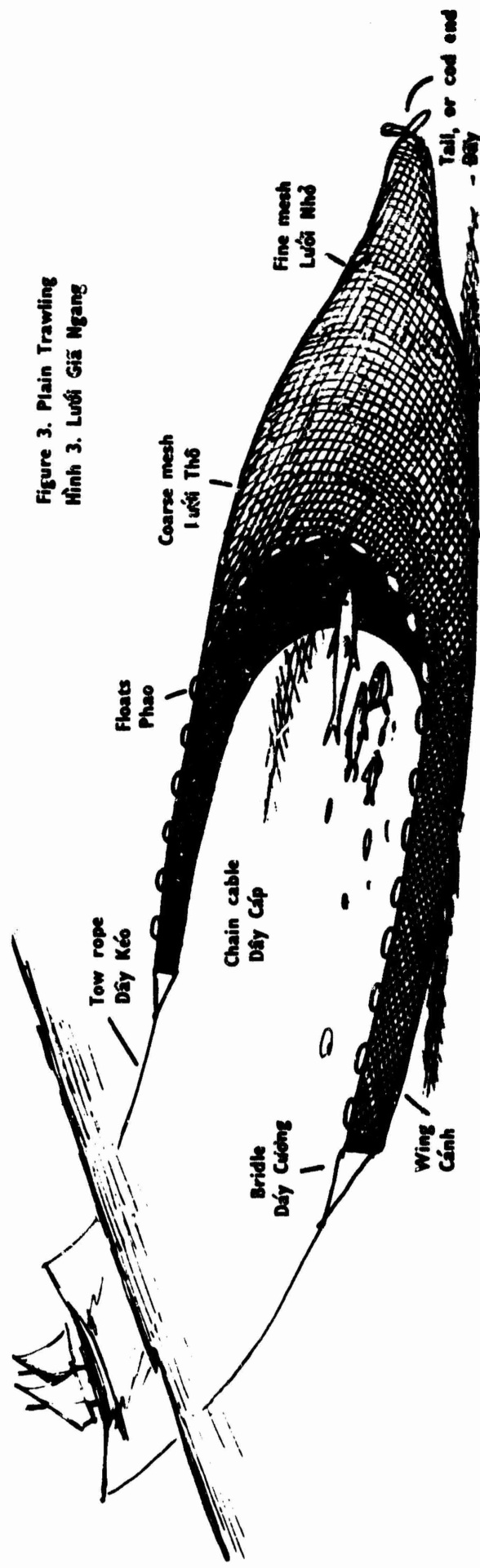
Vì thiếu phương tiện ướp cá nước đá nên hầu hết ngư phủ dùng ghe không có hầm lạnh, bắt kể đánh cá theo phương pháp nào, đều tìm cách đưa số cá mình đã bắt được vào bờ sớm để kịp bán chiều chợ.

Đánh Lưới Giã Cào

Đánh lưới giã cào là dùng 1 ghe hoặc 2 ghe kéo một cái lưới lớn, hình cái phễu, cào rà sát đáy biển, lùa cá qua miệng lưới rồi dồn cá về phía cuối lưới chờ lọt lươn vào cái đáy. Cứ độ vài giờ người ta lại kéo lưới lên mở đáy đổ cá lên ghe.

Nhớ cách di động của lưới giã cào nên năng xuất của nghề này trội hơn bất cứ nghề nào khác. Với nghề lưới giã cào ngư phủ không bị mất thì giờ định vị trí các bầy cá rồi bao vây chúng như đánh lưới quay. Ngư phủ nghề này cũng không cần để ý tới thủy triều lên xuống, không cần chờ đợi tuần trăng, hoặc dùng đến hay phao như nghề lưới Bén đánh bao. Lưới giã cào đánh được cả ban đêm lẫn ngày. Tuy vậy lưới giã cào bất lợi ở chỗ không đánh được cá lura; nó cào góp tất cả mọi thứ khi lưới được kéo qua. Do đó, chỉ độ phân nửa số cá lưới được là có giá khá; phần còn lại thường được bán rẻ để dùng làm thức ăn cho súc vật hay dùng vào những việc khác.

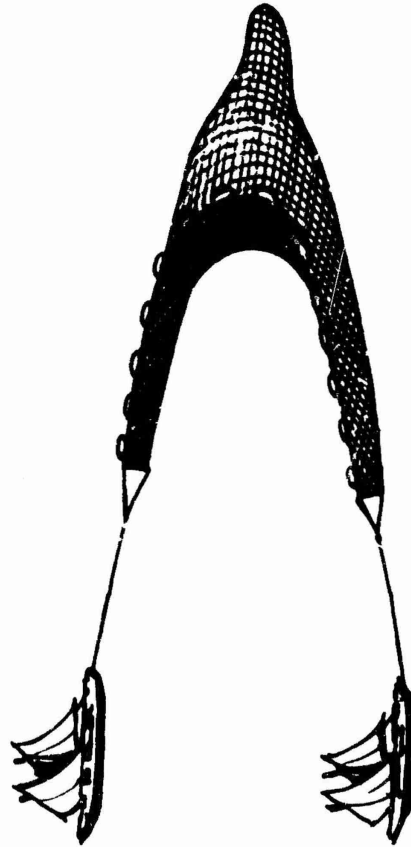
Trong những năm gần đây, việc dùng lưới giã cào đã gia tăng đáng kể. Từ năm 1960 đến 1962 số lượng cá thu hoạch được bằng lưới giã cào tăng hơn gấp đôi, trong khi số thu hoạch bằng lưới ben chỉ gia tăng 31% và số thu hoạch của lưới quay lại sụt đi tới 7%.



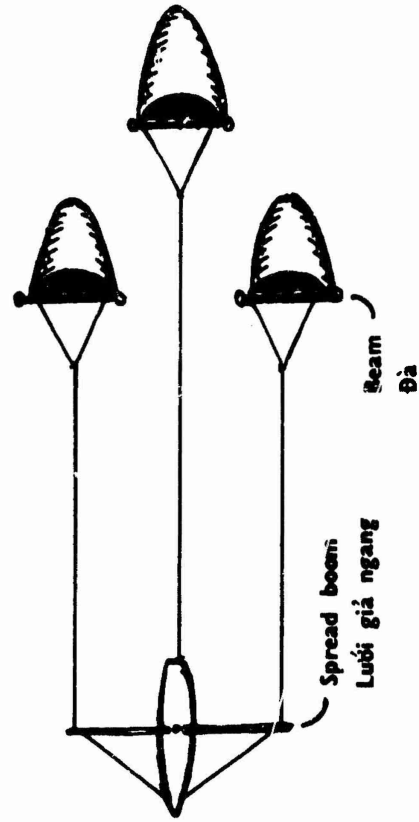
Fishing Techniques and Equipment

Pair trawling
Lưới giả đánh đôi

Figure 4. Other Trawling Techniques
Hình 4. Những cách đánh lưới giả khác



Beam trawling
Lưới giả có đà



The main types of trawling used in South Vietnam are: plain trawling, pair trawling, and beam trawling.

Trawling requires that the large mouth of the net be held open throughout the dragging operation. This is achieved along the vertical diameter of the mouth by stringing net buoys or floats along the upper section, and by attaching heavy cable, chains, or stones along the lower section (Figure 3). Keeping the net mouth open along its lateral diameter is more difficult. In plain trawling this is accomplished by effectively using the boat as the spreader. The tow ropes are fastened to spread booms extending from the sides of the vessel amidships; or, as for many sailing boats, an even wider spread for the net mouth is obtained by fastening the tow ropes to bow and stern sprits, and then sailing the vessel broadside to lee.

Plain trawling is not very efficient since spread booms do not provide maximum width in the mouth of the net, and broadside sailing does not drag the trawl net through the water with much speed. For these reasons, many South Vietnamese vessels use the Japanese technique of pair trawling--now gaining popularity because of the increased size of the catch.

Những loại lưới giả cào thông dụng tại miền Nam Việt-Nam là: lưới giả kéo ngang, lưới giả 2 tàu kéo và lưới giả có đà.

Khi kéo lưới, giả miệng lưới phải giữ cho luôn luôn mở rộng trong suốt mẻ lưới. Để giữ cho miệng lưới mở theo chiều cao, người ta cột phao hoặc bóng vào mép trên, và cột vào mép lưới dưới đáy chì, giấy cáp, dây xích nặng hay những viên đá (hình 3). Giữ cho miệng lưới mở theo chiều ngang (rộng) thì khó hơn. Trong cách đánh lưới giả ngang, người ta dùng ngay cái ghe để cản cho lưới mở rộng. Dây kéo lưới được cột vào những cây buộc chĩa ra hai bên hông thuyền. Đôi với các thuyền buồm, ta có thể căng cho miệng lưới mở rộng hơn bằng cách cột dây kéo vào những sào buộc chĩa thẳng ra đầu mũi và lái, rồi căng buồm cho thuyền chạy ngang.

Đánh lưới giả ngang không có kết quả mấy vì những cây chĩa không làm mở miệng lưới rộng đến mức tối đa được và thuyền chạy ngang không kéo lưới ở dưới nước đi nhanh được. Vì lẽ đó, các ngư thuyền tại miền Nam Việt-Nam đã theo phương pháp đánh lưới giả 2 tàu của người Nhật; phương pháp này hiện rất được thịnh hành, vì đã đầu hoạch được nhiều kết quả hơn.

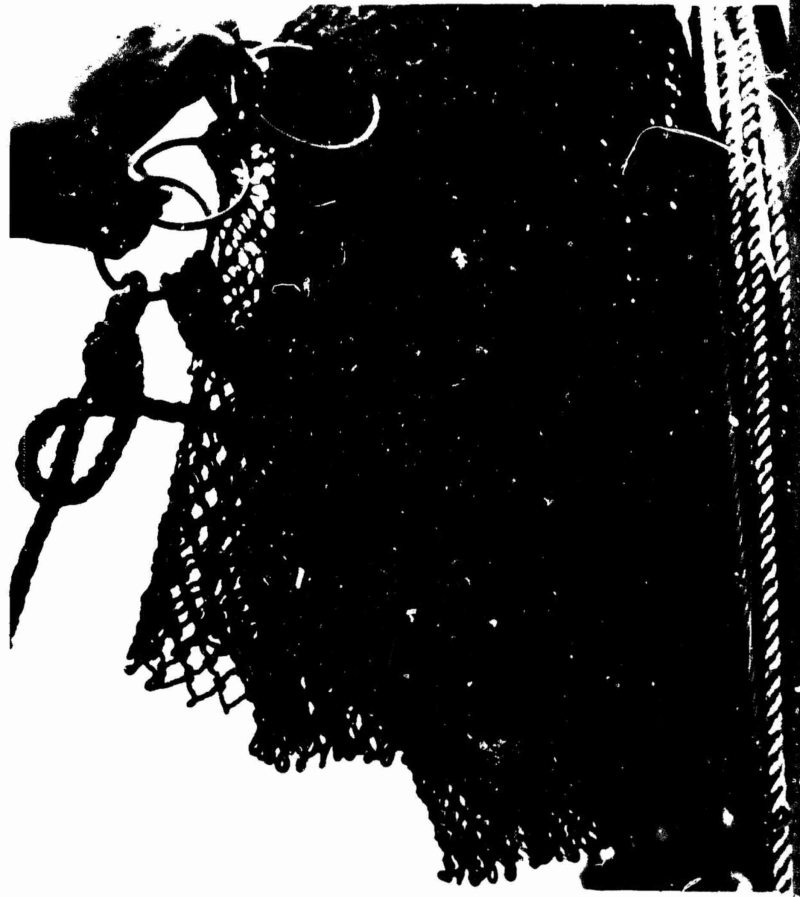
Kỹ Thuật Đánh Cá và Trang Bị Ngư Cụ

Pair trawling is a much larger operation than the other types of trawling, and is carried out in deeper waters by two vessels towing the net between them (Figure 4). The mouth of the net is kept open laterally by keeping the tow boats separated. When the net is to be hauled in, both vessels go about on the tow rope side and head toward the net while reeling in the ropes. One boat then casts its tow rope to the other so that both ropes can be hauled up on a single crane. Pair trawling is used by both sail and powered boats.

Beam trawling is carried out by a single boat towing from one to six small trawl nets, each of which is kept open laterally by a wooden beam stretched across its mouth. A concrete block or stone is fastened at each end of every beam so that the nets drag along the bottom. These trawlers fish almost exclusively for shrimp close to the shore.

Purse rope runs through rings to close purse seine.

Dây lưới chạy xuyên các vòng để thắt lưới.

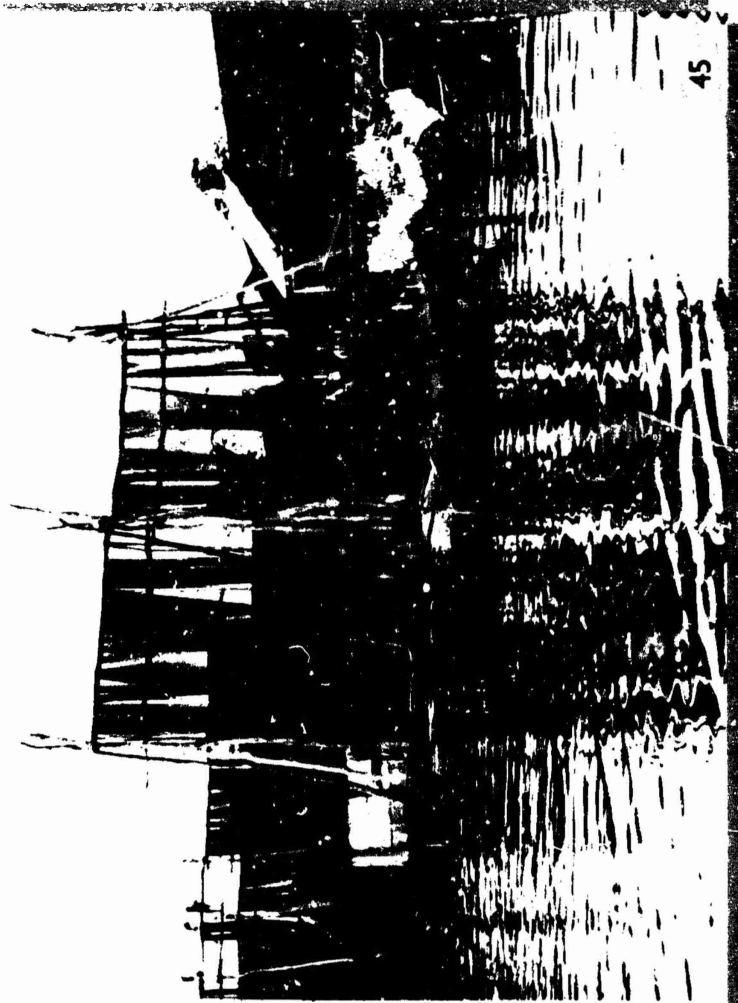


Đánh lưới giã 2 tàu là một cách đánh lưới qui mô hơn các cách đánh lưới giã khác, và hành nghề ở những vùng biển sâu hơn, dùng hai con thuyền kéo cái lưới ở giữa (hình 4). Miệng lưới được giữ cho mở rộng theo chiều ngang bằng cách giữ cho thuyền kéo cách xa nhau. Khi kéo lưới lên, cả hai tàu kéo đi theo dây kéo, hướng vào phía lưới, và cuộn dây kéo lại. Một trong hai thuyền kéo sẽ ném dây kéo lưới của mình sang thuyền kia để cả hai dây kéo cùng được quay cuộn vào một cần trục. Cả thuyền buồm lẫn thuyền máy đều có thể đánh lưới giã 2 tàu kéo.

Đánh lưới giã có đã được thực hiện với một ghe kéo từ một đến 6 cái lưới, chiếc nào cũng được giữ mở rộng bằng một cây đà căng ngang miệng lưới. Một khối bê tông hay đá được cột vào hai đầu cây đà để giữ cho lưới rà sát đáy. Những ngư phủ đánh lưới giã loại này chỉ chuyên lưới tôm ở cận bờ biển mà thôi.

Lift nets drying at fishing village.

Rổ phở khô tại làng đánh cá.



Fishing Techniques and Equipment

Trawling can be used for both pelagic and demersal fisheries. When heavily weighted the net dredges the sea floor for bottom-dwelling fish, crustaceans, and mollusks. The more lightly weighted net is pulled at mid-water for pelagic fish.

Purse Seining

Purse seine fishing is a passive technique in which a school of fish is surrounded with a long strip of net. The lower edge of the net is then pulled together by a purse rope sliding through rings; thus, the entrapped fish cannot escape through the bottom. Purse seining is usually carried out during the day and consists of three steps: (1) the fish watcher atop the superstructure of the boat locates the school of fish moving through the water; (2) the boat, or boats, move ahead of the school, and then turn and sail around it while laying down the purse net; and (3) when the encircling is complete, the purse string is pulled tight and the net is hauled in (Figure 5).

Two purse seining techniques are employed by South Vietnamese fishermen. The first uses a large vessel, usually a sailer, and a small boat, usually a basket boat, or a buoy (Figure 5). Once the fish watcher locates the fish school, the large vessel moves ahead of it with one end of the net secured to the basket boat or the buoy. The mother ship circles around the school and at the same time pays out the net. The top edge of the net is strung with floats while the lower

Lưới giả có thể dùng đánh cá ăn nổi cũng như cá ở đáy biển. Khi lưới được dẫn nặng, lưới sẽ rà sát đáy để bắt cá đi sâu, tôm cua và sò ốc; với lưới được dẫn nhẹ hơn sẽ kéo đi lưng chừng mặt nước để bắt cá ăn nổi.

Đánh Lưới Quay

Đánh lưới quay là một phương pháp "thụ động" dùng một cái lưới dài bủa vây đàn cá. Mép lưới phía dưới được rút lại bằng một sợi dây luồn qua những vòng buộc dưới mép lưới; nhờ vậy cá đã vào lưới không thoát ra ngoài qua đáy lưới được. Lưới quay thường được đánh ban ngày và thực hành làm ba giai đoạn: (1) người canh chừng cá đứng nơi vị trí cao nhất trên thuyền định vị trí của đàn cá đang di chuyển dưới nước; (2) một hay nhiều thuyền sẽ đi vượt qua đàn cá rồi vừa đi vòng bao quanh bầy cá vừa thả lưới xuống; và (3) khi đã bao vây cá xong, dây đáy lưới được rút chặt lại và lưới được trục lên thuyền (hình 5).

Có hai phương pháp đánh lưới quay được các ngư phủ miền Nam Việt-Nam sử dụng. Phương pháp thứ nhất là dùng một thuyền lớn, thường là thuyền buồm, và một thuyền nhỏ, thường là thuyền thúng hay một cái phao (hình 5). Một khi người tìm bầy cá định được vị trí đàn cá, chiếc thuyền lớn vượt qua đàn cá với một đầu lưới mắc vào thuyền thúng hay phao. Thuyền lớn vừa bao quanh đàn cá vừa

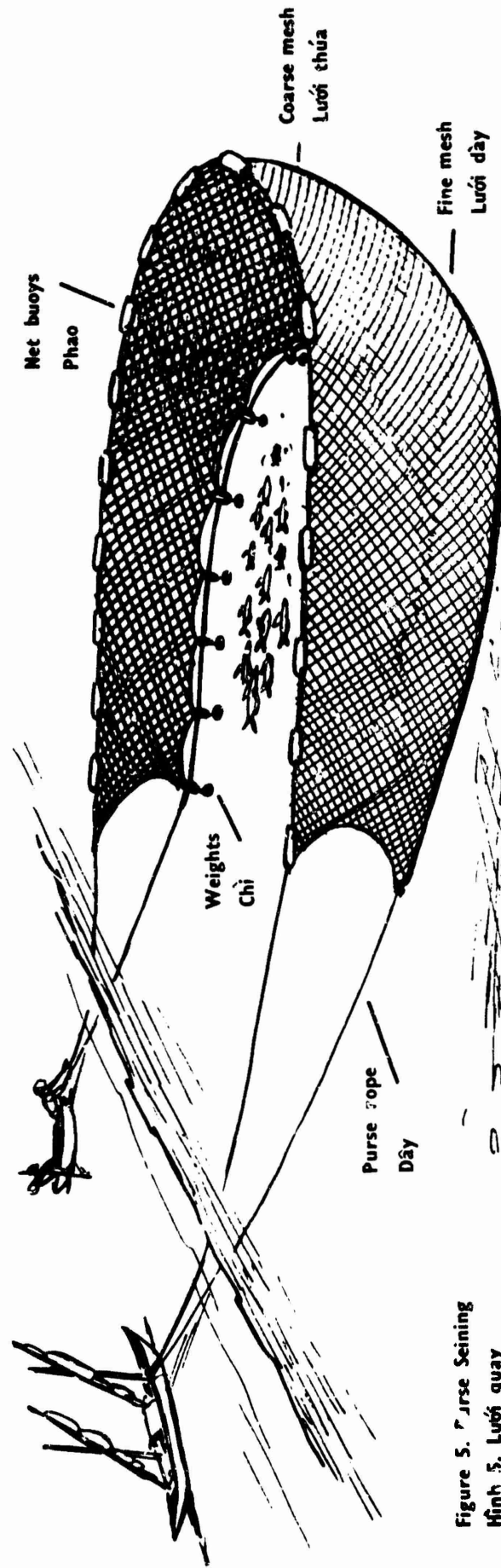


Figure 5. Purse Seining
Hình 5. Lưới quay

edge is hung with lead weights or stones, so that it will sink quickly. After the encircling operation is completed, the basket boat end of the net is secured to the large vessel and the purse rope is pulled tight, entrapping the fish.

A second type of purse seining involves two boats of the same size, but each is usually much smaller than the large vessel used in the technique described above. After locating the fish school, the boats circle it in opposite directions and lay the net as they go. The boats meet again at the completion of the encirclement and draw the purse rope to entrap the fish.

Because of the high cost of the nets and the difficulties of implementing the technique, purse seining is not as popular with South Vietnamese fishermen as other methods.

Lift Nets

Lift net fishing—a passive, "surround type" technique similar to purse seining and encircling gill net fishing—is used for catching anchovy, scad, and small shoaling fish usually during the daytime.

Anchovy and scad lift nets (Figure 6), with their long wings and bags or pockets, slightly resemble trawl nets but are used differently. A bamboo pole with palm fronds attached at mid water depth like

thả lưới xuống. Mép lưới trên có buộc phao nổi trong khi mép dưới được buộc chì hay đá để chìm xuống nhanh. Sau khi đã bủa lưới vây đàn cá rồi, đầu lưới ở thuyền thúng được cột vào thuyền lớn và dây đáy lưới được rút chặt lại, nhốt cá trong lưới.

Phương pháp đánh lưới quay thứ nhì dùng hai thuyền cùng một cỡ, nhưng nhỏ hơn chiếc thuyền lớn dùng trong phương pháp nói trên nhiều. Khi đã định vị trí đàn cá được rồi, 2 thuyền sẽ đi bao quanh đàn cá ngược chiều nhau, và thả lưới. Thuyền gặp nhau khi đã bao vây cá xong và sợi đáy đáy lưới được rút lại để nhốt đàn cá vào trong.

Vì lưới quay nước tiên, kỹ thuật đánh lưới quay cũng khó nên nghề đánh lưới quay không thể g dụng ở miền Nam Việt-Nam bằng những nghề khác.

Đánh Lưới Mành

Đánh lưới mành—một phương pháp thụ động, theo kỹ thuật bao vây cá giống như đánh lưới quay và lưới bển đánh bao—bắt cá trích, cá nục, và những đàn cá nhỏ đi trong cạn; lưới thường đánh vào ban ngày.

Mành côm và mành nục (hình 6) có những cánh lưới dài và cái dây bao bao giống như lưới già nhưng được xử dụng khác nhau. Một

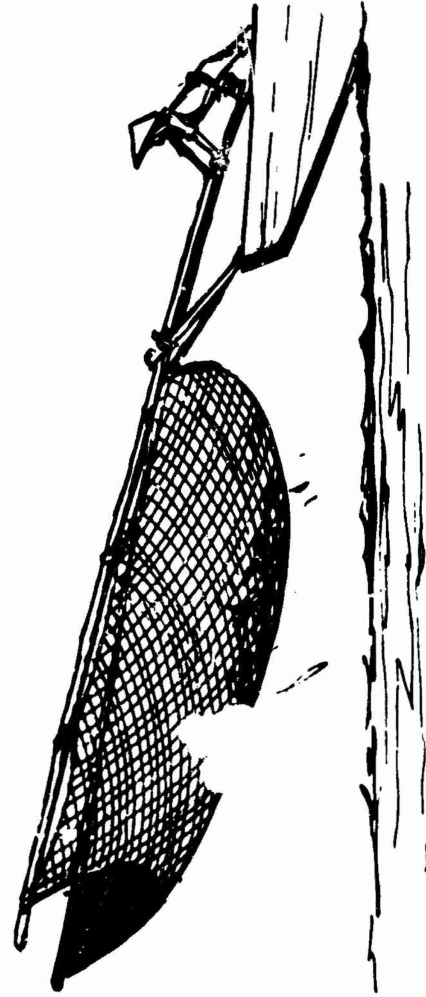
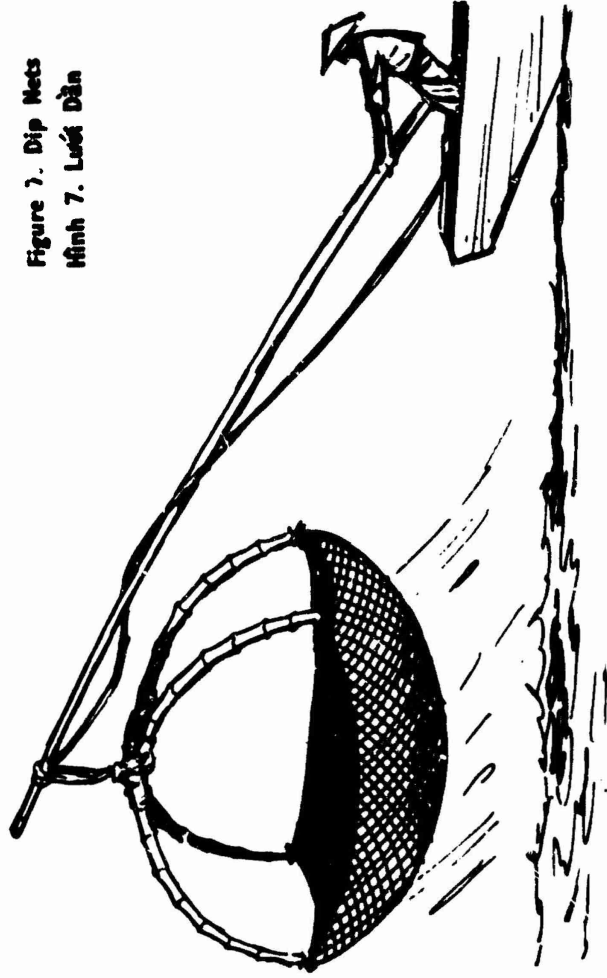
Figure 6. Anchovy and Scad Lift Net

Hình 6. Mành côm và Mành nục



Fishing Techniques and Equipment

Figure 7. Dip Nets
Hình 7. Lưới Dầm



branches of a tree, is floated in a vertical position. Suspended between two vessels, the lift net is lowered to a position along the fronds. Certain small fish tend to cluster in the shade provided by the fronds. After a diver from one of the boats observes that a significant number of fish have collected among the fronds, he shakes the bamboo pole, thus frightening the fish. The fish, in darting away from the pole, swim to the net, because it also offers shade. The lift net is then hauled up slowly. Occasionally bait or lights are used to attract the fish. The lift net catch normally is quite selective, because only a few varieties of small fish, such as anchovy and scad, consistently gather in the shade.

Smaller lift nets, sometimes called dip nets (Figure 7), are fastened to long poles extending forward of the bow. The net is lowered into the water and then raised as soon as the fish school is directly over it. A rod through the poles and the bow forms a pivot so that the net can be raised easily with the aid of counterweights at the inboard end.

As a matter of general interest, the squid, a sea mollusk, is caught at night with a small lift or landing net. Artificial light, for example,

cây tre có cột những tàu lá dừa, đặt ở lưng chừng nước sâu, như những cành cây được thả theo chiều nước ngang với tầm các cành lá dừa. Vài mảnh ra và hạ dần xuống nước quanh, nắp dưới bóng những tàu lá dừa. Khi ngư phủ lặn xuống nước nhận thấy có khá nhiều cá đã tụ quanh trong các tàu lá dừa rồi, anh ta lay động cây tre và như vậy làm cho cá sợ. Đàn cá, trong lúc sợ chạy xa cây tre, sẽ bơi đến chỗ mảnh lưới vì lưới mảnh cũng có bóng như cành dừa. Bấy giờ người ta sẽ từ từ nhấc lưới lên. Đôi khi người ta còn dùng mồi hay đèn để nhử cá. Cá bắt được bằng lưới mảnh toàn là cá chọn lựa, vì chỉ có một vài loại cá nhỏ, như cá cơm hay cá nục là thường hay tụ quanh dưới bóng cây.

Lưới nhỏ khác cũng đánh theo lối nhấc bóng lên gọi là rổ (hình 7), rổ được cột vào những cây dài chĩa ra phía trước mũi thuyền. Rổ được hạ xuống nước và được cất bóng lên ngay khi có đàn cá đang bơi qua trên lưới. Một cây sào đầu buộc vào khung Rổ, phía gần gốc buộc vào mũi thuyền dùng làm cần cất lưới lên được để đàn nhờ khối đối trọng buộc ở gốc sào.

Thường thường về ban đêm người ta dùng vợt để đánh cá mực, một loại nhuyễn thể ở biển. Ánh sáng nhân tạo như đèn khí đã được

from carbide lamps suspended from the boat gunwale, is used to attract the squid toward the boat. A line with bits of white cloth attached is lowered overboard and moved up and down, to further concentrate the squid close to the boat. The fishermen then reach into the water with the landing net and haul the squid aboard.

The Beach Seine

Another passive encirclement technique much used by shore fishermen involves the beach seine (Figure 8). Frequently constructed like a trawl net, with wings and a bag or pocket, the net is laid in an arc with the ends secured on shore. After feeding near the shore at high tide, the fish start back to sea when the tide goes out and are trapped in the net.

Hook Long Line Fishing

Hook and line fishing accounts for about 10 percent of the total annual marine catch of South Vietnamese fishermen. The non-baited hook long line technique is identical in principle to the drift gill net method; the fish traps itself by simply running into the hook. This technique is used chiefly for stingray and skate (Figure 9), during both day and night.

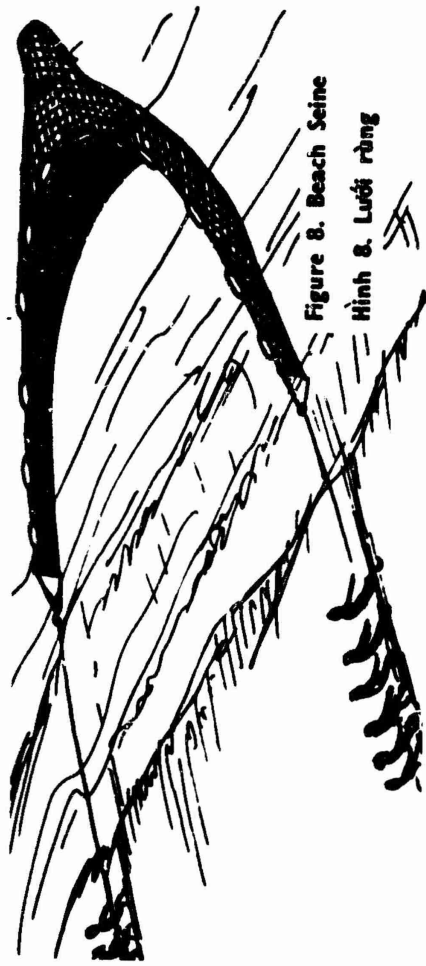


Figure 8. Beach Seine
Hình 8. Lưới rùng

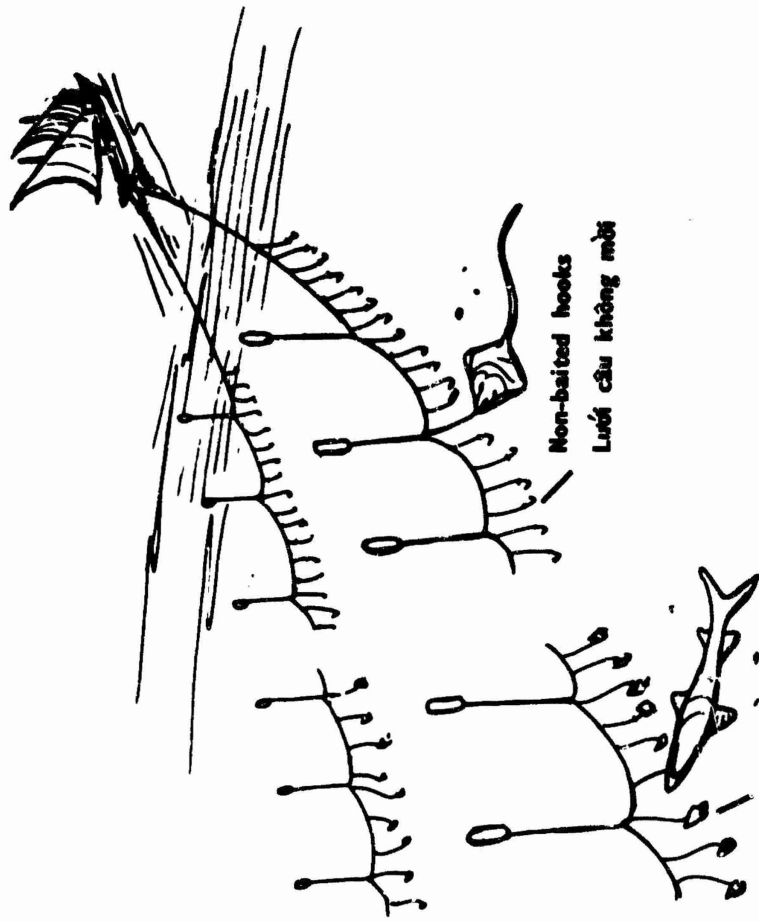


Figure 9. Hook Long Line Fishing
Hình 9. Câu kiểu

đốt và treo ở mạn thuyền để như mực lại gần. Một sợi dây có buộc những miếng vải nhỏ được thả xuống nước và kéo lên hạ xuống để nhử cho mực tập trung lại gần thuyền hơn. Khi con mực bơi lại gần rồi thì ngư phủ dùng vợt vớt mực lên khoang thuyền.

Đánh Lưới Rùng Bãi

Một phương pháp thụ động khác để bao vây cá mà các ngư phủ cận duyên thường sử dụng là đánh lưới rùng (hình 8). Lưới Rùng được cấu tạo gần như lưới giả, có cánh và túi; lưới rùng được thả theo hình cánh cung với hai đầu lưới ở trên bờ. Khi thủy triều lên cao, cá vào bờ kiếm ăn, lúc đó người ta bủa lưới để kéo bắt cá.

Câu Kiền Và Câu Giàng

Vào khoảng 10% số cá bắt được ở miền Nam Việt-Nam hàng năm là do câu kiền và câu giàng mang lại. Về nguyên tắc thì kỹ thuật câu kiền không môi cũng giống như phương pháp đánh lưới bén; cá tự nó mắc vào lưới câu khi, bơi ngang qua. Câu kiền thường hay được dùng nhất để bắt cá đuối (hình 9), người ta thả câu cả ban ngày lẫn ban đêm.

Fishing Techniques and Equipment

The baited hook long line lures the fish to the hook, as in ordinary trolling, bait casting, or hand line fishing. This technique is employed during the daytime.

In both methods, long lines, supported at intervals by floats, are paid out from the stern of the vessel and drift at right angles to the direction of the current or tide. The hooks are fastened to short lines hanging vertically from the long line at intervals.

Long line fishing stands at the opposite end of the fishing technique spectrum from demersal trawling. The latter seeks to trap the largest number of fish per unit time with the least effort and, therefore, with the greatest economy—the essence of mass production. By contrast, the long line is slow, individualistic, and selective.

Gill Net Fishing

The two types of gill net fishing mark the boundary between the passive and stationary techniques. The encircling gill net operation is very similar to purse seining, while drift net fishing is based on the principle of the stationary net or trap. Both methods are employed during the day and the night.

Câu Giăng là nhữ cho cá cắn mồi mắc vào lưới câu; như là câu chay thường, rải mồi, hay câu ống. Câu Giăng thường câu vào ban ngày.

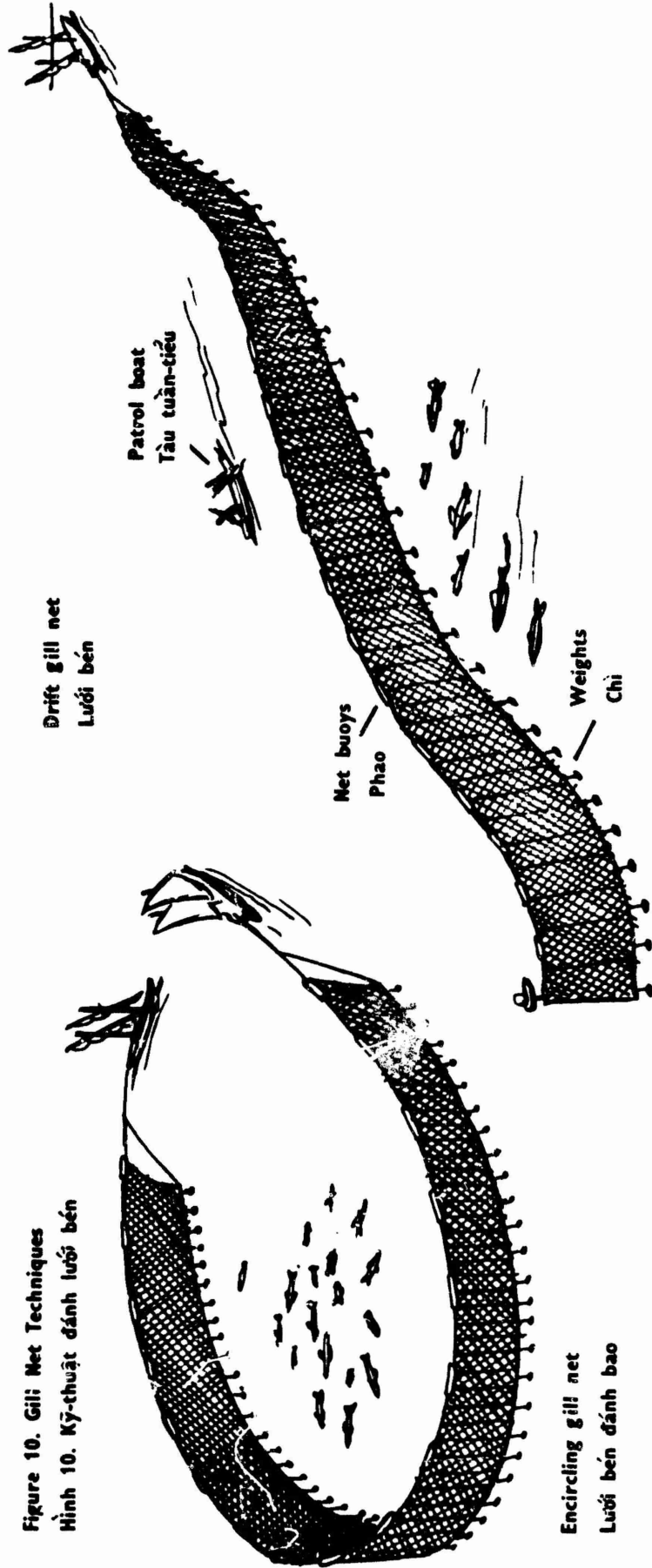
Trong cả hai phương pháp câu Kiều và câu Giăng, những sợi dây cái, có buộc phao cách khoảng, được thả xuống nước từ lái thuyền và để trôi thẳng góc với chiều nước chảy hay thủy triều. Lưới câu được cột vào những sợi nhợ ngắn buộc cách quãng vào dây cái và thả treo chiều thẳng đứng.

Trong các nghề đánh cá, nghề câu kiều và nghề lưới giả trái ngược nhau nhất. Nghề lưới giả nhằm làm sao trong một thời gian nào đó đánh được nhiều cá mà tốn ít công, nhờ vậy tiết kiệm đến mức tối đa; đó là yếu tố cốt yếu trong việc sản xuất qui mô. Trái lại, câu kiều thì chậm, có tính cách cá nhân và bắt cá chọn lựa.

Đánh Lưới Bén

Nghề lưới bén có hai loại ở giữa hai phương pháp thụ động và ố định. Hành nghề lưới bén đánh bao cũng tương tự như đánh lưới quay, còn đánh lưới bén thả trôi theo dòng nước lại cần cú trên nguyên tắc đánh lưới cố định hay nò bẫy. Cả hai phương pháp đều được sử dụng cả ban đêm lẫn ban ngày.

Figure 10. Gill Net Techniques
Hình 10. Kỹ thuật đánh lưới bén



The encircling gill net is laid in exactly the same manner as a purse net. The gill net, however, has no purse ropes. At the end of the encircling procedure, the crew beats the water with poles to further frighten the fish. As the fish try to escape, the larger ones become caught in the meshes of the net. The net is then hauled in and the fish picked out of the meshes (Figure 10).

Two types of gill nets are in common use. One is a single net of large weave—but small enough to prevent the fish passing through it. Unable to back out because of its fins, the fish is entrapped. The second type, the trammel net, consists of two large-mesh outer sections with a fine mesh sandwiched between them. The fish passes through the large mesh, but pushes the fine mesh net into a pocket-like bulge, which prevents its escape (Figure 11).

Thả lưới bèn đánh bao cũng rất như thả lưới quay. Tuy nhiên lưới bèn không có dây thắt đáy. Sau khi đã bao được đàn cá rồi ngư phủ dùng sào đập xuống nước và khuấy động nước để làm cá hoảng sợ. Khi cá tìm cách thoát ra ngoài thì sẽ bị mắc vào mắt lưới. Người ta kéo lưới lên và gỡ cá ra (hình 10).

Có hai loại lưới bèn được thông dụng. Một loại lưới đánh đơn, mắt lớn nhưng chỉ vừa đủ cá không lọt qua được. Khi cá bị mắc vào lưới rồi thì không thể thụt ngược trở lại vì vướng vây hoặc mang. Loại thứ hai là toại lưới ba lớp gồm hai lớp lưới to, kẹp một lớp mắt nhỏ vào giữa. Cá lọt qua lớp lưới lớn, nhưng lại đẩy lớp lưới nhỏ ở giữa qua mắt lưới lớn phía bên kia làm thành cái túi và nằm chết trong đó không thoát được (hình 11).

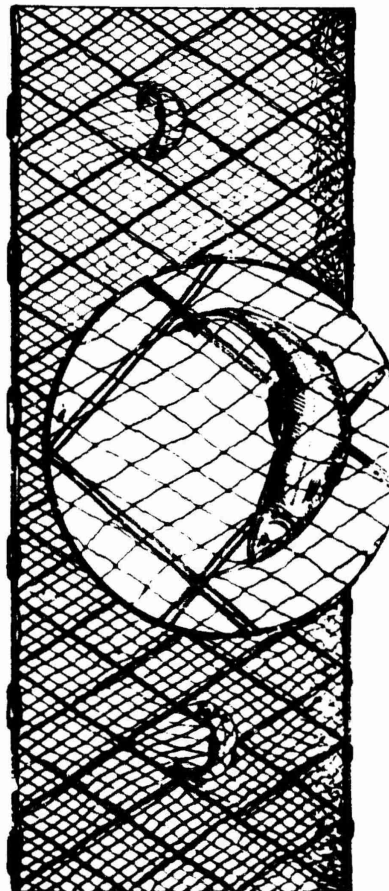
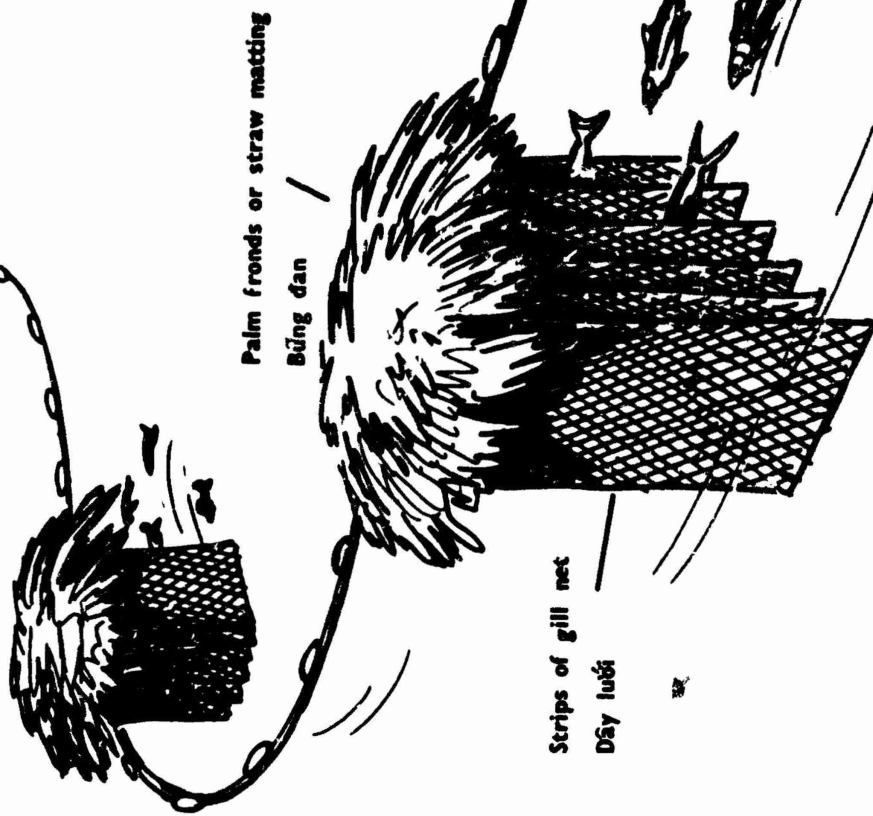


Figure 11. Trammel-Type Net

Hình 11. Lưới dồn



Figure 12. Flying Fish Gill Net
Hình 12. Lưới chuồn



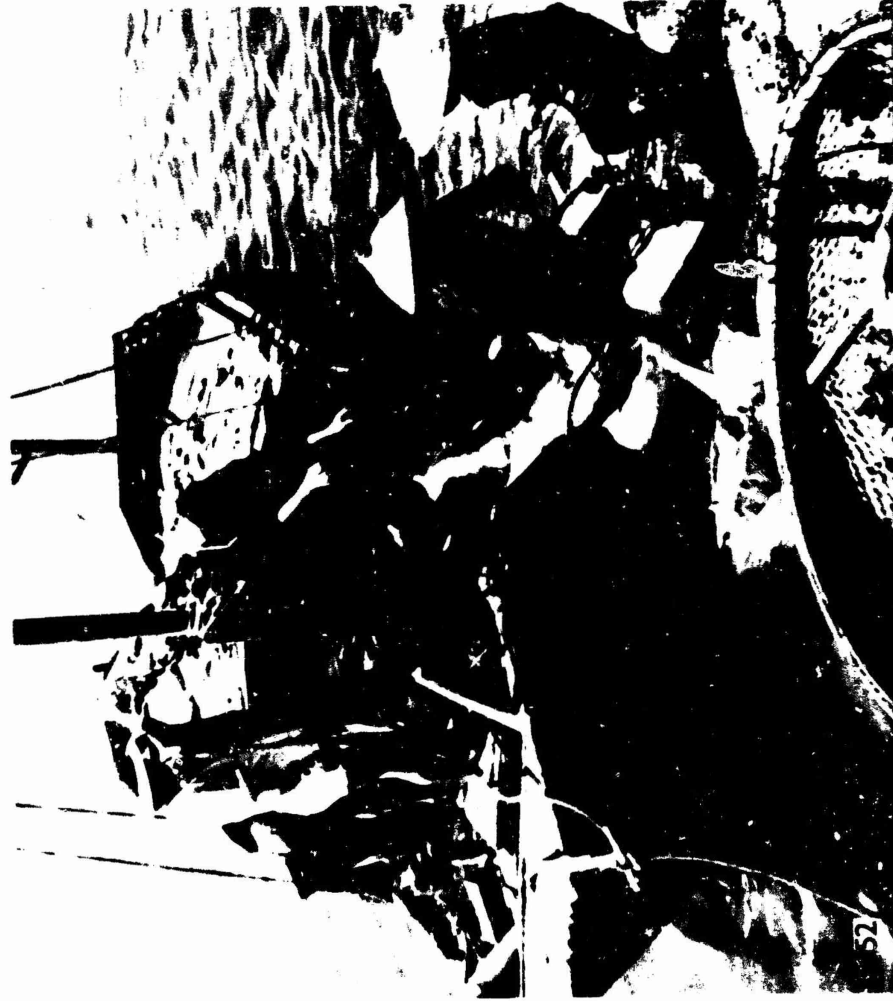
Fishing Techniques and Equipment

Drift gill net fishing uses the same principle of entrapment, but involves an entirely different technique. A very long net, up to several kilometers in length and fastened by one end to the stern of the boat, is permitted to drift at right angles to the direction of the current or tide. The fish swim into the drift net and are entangled in the meshes.

This operation requires two or more boats, one to secure the net, and the others to patrol its great length to prevent other fishermen from cutting out and stealing sections. Because drift net boats have little need for mobility while fishing, numbers of them are often towed from port by a large power boat. They then go their separate ways.

Sharks are usually caught by baited long line hooks.

Cá mập thường mắc câu câu có mồi.



Nghe lưới bển thả trôi theo dòng nước cũng xử dụng cùng một nguyên tắc như nò bẫy nhưng lại thực hành theo một phương pháp khác hẳn. Một giàn lưới thật dài, dài tới vài ba cây số và một đầu buộc vào sau mũi thuyền và thả trôi theo chiều dòng nước. Cá bơi vào chỗ giàn lưới thả trôi và mắc phải mất lưới.

Đôi khi nghề đánh lưới này cần có hai hay nhiều thuyền, một chiếc để buộc lưới, còn những chiếc khác phải đi kiểm soát dọc theo chiều dài của lưới, để phòng những ngư phủ khác cắt hoặc trộm các tay lưới. Vì thuyền đánh lưới bển thả trôi theo dòng nước ít di động khi đánh cá nên phần nhiều những thuyền này được kéo ra khỏi ngư cảng bằng một thuyền máy lớn. Sau đó mỗi cái đi một ngả.

Fish trap themselves in fine mesh of gill net.

Cá bị mắc vào lưới dày của lưới bển.



Flying fish are caught by an unusual gill net technique. Five or six sections of net, with weights on the bottom and net floats along the top, are suspended side by side in the water, about 6 inches apart (Figure 12). Several such units are fastened at intervals to a long tow line secured to the stern of the fishing boat. Each unit is covered with masses of straw or palm fronds. As the fish come to spawn in the shady water, they become entangled in the net strips.

Stationary Traps and Nets

Stationary fishing gear in South Vietnam includes bamboo stake traps, fixed nets, and set nets.

The bamboo stake trap consists of long fences made of split bamboo, and fastened at intervals to large wooden poles driven into the shore bottom. Long wings guide the fish into the heart-shaped center of the trap (Figure 13).

The trap is set facing the shore. As the tide ebbs and the fish swim out, the wings of the trap guide them to the center where they cannot escape. Normally twice each day the stake trap boat comes to collect the catch.

Người ta đánh cá chuồn bằng phương pháp đánh cá bằng lưới bển đặc biệt. Người ta treo năm hoặc sáu lưới kề nhau ở dưới nước và cách khoảng nhau độ chừng 15 cm (hình 12). Các lưới này ở dưới đáy có gắn các quả nặng và dọc theo đỉnh lưới có gắn các phao nhỏ. Người ta buộc lưới thành từng đám độ vài ba chiếc. Các đám lưới được buộc cách khoảng nhau vào một sợi dây kéo dài và dây này được gắn vào đuôi của thuyền đánh cá. Trên mỗi đám lưới người ta có phủ rơm hoặc lá gồi. Vì cá đến để trứng ở các vùng nước có bóng mát nên chúng bị mắc vào các ô lưới.

Nò Và Lưới Cố Định

Ngư cụ cố định tại miền Nam Việt-Nam gồm có nò, lưới cố định và lưới dăng.

Nò gồm những hàng rào dài làm bằng thanh tre chẻ và buộc vào những cọc tre cắm cách quãng hướng vào bờ biển. Những cánh dài của Nò dẫn cá vào bầu Nò hình trái tim (hình 13).

Nò được cắm hướng vào phía bờ. Khi thủy triều xuống, cá bơi ra theo, những cánh Nò sẽ dẫn cá vào bầu Nò và ở đấy cá không thoát ra được nữa. Thường thường, các ghe nò đến bắt cá hai lần trong một ngày.

Figure 13. Bamboo Stake Trap

Hình 13. Nò

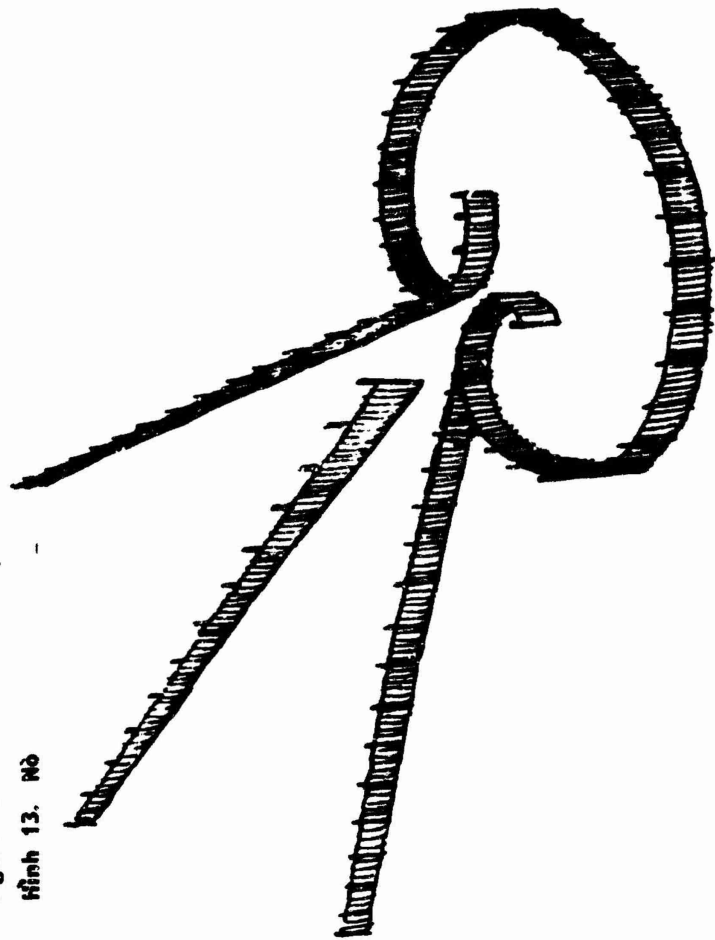
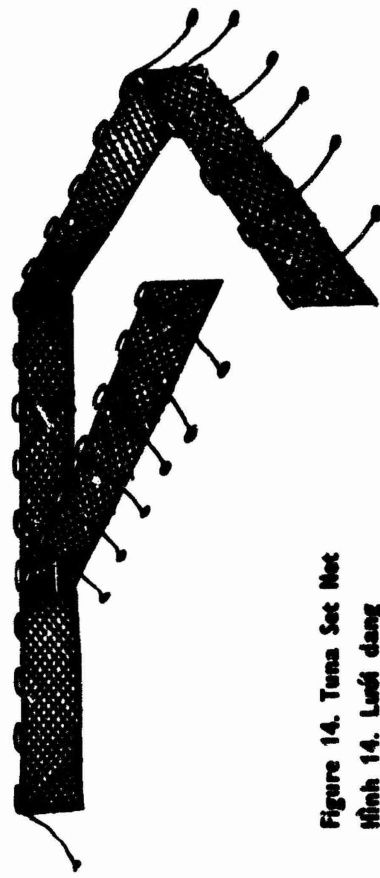


Figure 14. Tuna Set Net

Hình 14. Lưới dăng



Fishing Techniques and Equipment

The fish are removed from the trap in two ways. The first method uses a purse net permanently fixed to the sides of the trap and resting on the shore bottom. The boats sail into the trap, lift up the net, and dip out the fish.

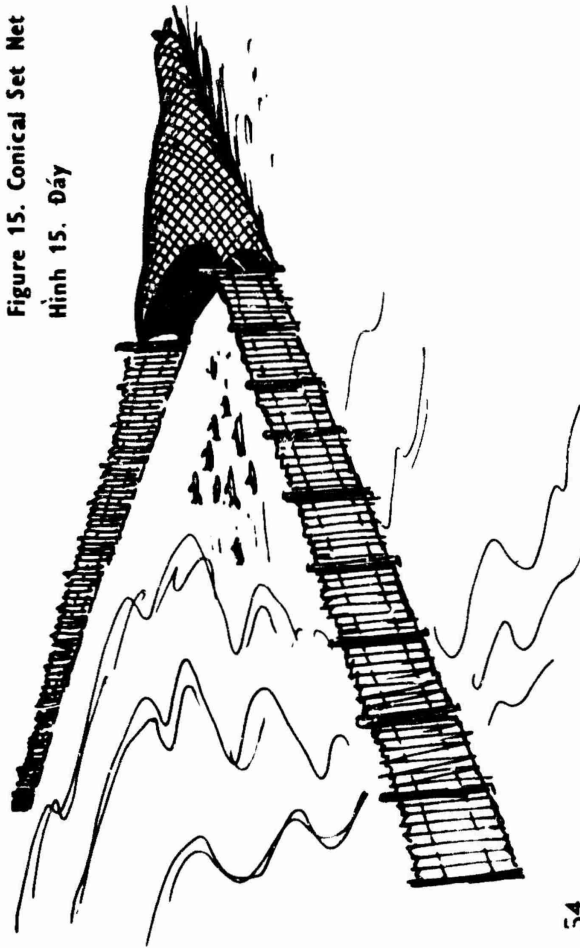
In the second method, the stake trap boat is itself a small purse seiner which lays its net around the inside edge of the trap, draws tight the purse rope, and hauls in the catch. In large traps, several boats carry out this pursuing operation. Stake trap boats are sometimes rowed, but today are usually powered by small inboard engines of up to 5 hp.

The deep-sea bamboo stake trap is identical to the shallow type discussed above except that it is set in open water which may be 12 m deep. These traps are very expensive to build because they require very long bamboo poles which reach down into the sea bottom; these long poles are becoming increasingly difficult to obtain. Also, the deep-sea stake traps are easily destroyed by storms.

The wire-net stake trap is rapidly replacing the more expensive split bamboo type. This type of trap, introduced from Japan, is easier to construct and is more durable. Wire net is used as the fencing material instead of split bamboo.

Fixed nets along the coast are permanent installations made of two rows of stakes set in V-shape to guide the fish into a net trap.

Figure 15. Conical Set Net
Hình 15. Đáy



Set nets are stationary fish traps temporarily anchored to the sea bed by weights, with the nets supported by floats (Figure 14). This type of set net is used to catch tuna.

The conical set net combines fixed V-shaped stake wings with a movable bag net (Figure 15). Normally set facing the shore, the conical bag is fastened to the wings before the fish begin their return to sea after feeding inshore during high tide.

As a matter of general interest, the bamboo basket trap occasionally used by South Vietnamese fishermen merits mention here. This small stationary trap, woven from split bamboo, is cylindrical in

Cá được lấy ra khỏi nò bằng hai cách. Cách thứ nhất dùng một cái lưới dây buộc hẳn vào trong bầu Nò lưới nằm sát đáy biển. Thuyền vào trong bầu Nò, kéo lưới lên và bắt cá.

Trong cách thứ hai, ghe nò là một ghe lưới quay nhỏ và thả lưới bao cá trong bầu Nò, rút chạy dây đáy lại và kéo cá lên. Đối với các Nò lớn thì nhiều thuyền sẽ được dùng để bắt cá theo lối này. Đôi khi ghe rò dùng chèo, nhưng ngày nay thường thường ghe Nò có gắn máy cỡ nhỏ tới 5 mã lực.

Nò biển sâu cũng giống như nò biển cạn, chỉ khác là nó được đặt ở ngoài khơi, có khi sâu đến 12 m. Làm loại nò này rất tốn tiền, vì đòi hỏi phải có những cây rất dài để có thể cắm xuống tới đáy biển; những cây này càng ngày càng khó kiếm. Hơn nữa, nò biển sâu thường dễ bị mưa bão phá hủy.

Nò bằng lưới kẽm hiện đang thay thế loại nò làm bằng thanh tre chế mắc tiền hơn. Loại nò này theo lối Nhật-Bản, dễ làm và bền bỉ hơn. Lưới kẽm được dùng làm rào thay thế tre.

Lưới cố định đặt thường xuyên dọc theo bờ biển gồm hai hàng rào cắm theo hình chữ V để hướng cá đi vào lưới này.

Lưới Đàng là những bẫy cá cố định được tạm thời neo xuống lòng biển bằng những vật nặng và mép trên lưới có cột phao (hình 14). Loại lưới này dùng để bắt cá thu.

Đáy Rào gồm có hai hàng cọc cạnh cắm theo hình chữ V với một chiếc lưới túi có thể tháo gỡ ra được (hình 15). Đáy thường thường đặt hướng vào bờ; và cột vào cạnh để đón cá khi chúng rút ra biển sau khi đã theo thủy triều lên bờ vào bờ kiếm ăn.

Nói chung, cái Đố bằng tre, một ngư cụ mà các ngư phủ miền Nam Việt-Nam một đôi khi thường dùng cũng đáng được nêu ra. Đố là chiếc bẫy cá nhỏ, đan bằng nan tre, hình ống và ở hai đầu có 2

Kỹ Thuật Đánh Cá và Trang Bị Ngủ Cự

shape and has flexible spreading sticks extending from each end inward and toward the centerline. The trap is floated horizontally at mid-water level by a line attached to a buoy; bait is usually attached centrally within the trap. A fish, attracted by the bait, can enter the trap through either end by slightly deflecting the sticks. However, once the fish is inside, the points of the sticks prevent escape. The fishermen remove the fish by opening a small door on the side of the trap. The catch per bamboo basket trap is usually quite small; for this reason, this method of fishing is not commonly used.

Drift Gill Nets May Be Several Kilometers Long

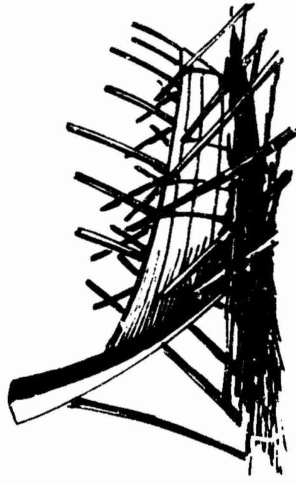
Lưới Bén Có thể Dài Hàng Cây Số



cái Hòm làm bằng những nan tre mềm mại. Hòm được buộc quay đầu vào phía trong, xéo nghiêng vào phía tân đó (cái hòm). Đó được thả nằm ngang lưng chừng nước, đeo vào một chiếc phao nổi; trong Đó thường được cột mồi. Cá đánh hơi thấy mồi, có thể chui vào trong Đó qua cả 2 đầu, bằng cách lách mình qua những nan mềm mại của cái hòm. Nhưng một khi cá đã vào trong Đó rồi, thời không thể thoát ra được vì đầu nan Hòm được vót nhọn. Ngụ phủ bắt cá ra qua một cửa nhỏ bên hông chiếc Đó. Đó thường chỉ bắt được ít cá; vì lẽ đó, cách đánh cá này không được thông dụng.

Construction Methods and Materials

Phương Pháp và Vật Liệu Đóng Thuyền



Construction Methods and Materials

Boat Construction Methods and Materials

South Vietnamese hulls are either hard chine or round bilge. They are carvel planked—that is, the planks are laid side by side, not overlapped as in clinker-built (lap-straked) hulls. The methods and materials of construction are often quite different from those used by Western boatbuilders.

Basic Construction Technique

Two fundamentally different methods of hull construction are used in South Vietnam: (1) shell (Chinese Junk), and (2) keel-and-rib (Western). The Chinese Junk is essentially a box in which the structural, or load-bearing, members are the hull planks and bulkheads (Figure 1A). A keelson and ribs may be added later to give additional strength. In the Western hull, a keel and ribs are the chief load-bearing timbers. They are laid down first, and the hull planks are shaped around them (Figure 1B).

Native shipbuilders rarely have blueprints or boat plans; they simply cut and fit the planks in the manner taught them by older craftsmen. The lack of detailed plans has been advanced as a reason for the predominant use of shell over keel-and-rib construction, on the grounds that fitting planks to ribs requires that finer tolerances be maintained in cutting and placing the ribs. However, keel-and-rib boats are also built without formal drawings. It is more likely that

shell construction is preferred because both the shipwrights and the fishermen are more familiar with it.

Phương Pháp và Vật Liệu Đóng Thuyền

Các loại vỏ thuyền ở Nam Việt-Nam thuộc loại lườn gầy hoặc cong. Ván be ghép lại nối tiếp nhau bằng chốt cây chứ không theo lối ghép âm dương (mép gỗ giáo cạnh, mép này úp lên mép kia) phương pháp cùng vật liệu đóng ghe thường khác hẳn lối của Tây Phương.

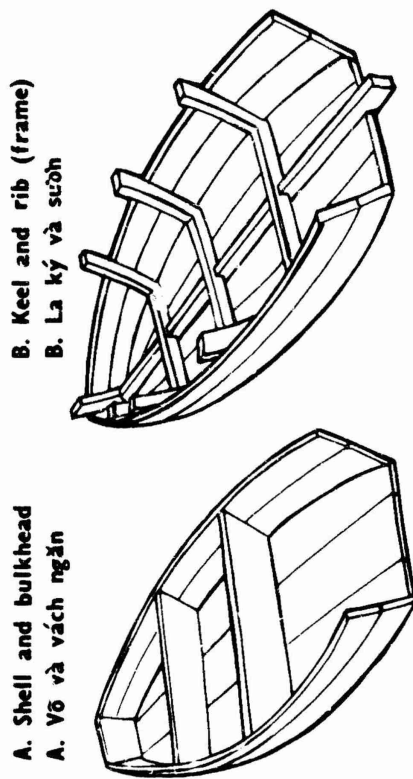
Kỹ thuật đóng ghe căn bản

Có hai phương pháp căn bản khác biệt đóng vỏ ghe hiện được áp dụng tại miền Nam Việt-Nam: Cách thứ nhất (1) theo lối thuyền người Trung-Hoa là làm sườn ghép be như cái hộp. Cách thứ hai (2) theo lối Tây Phương khung đóng có la ký và đan đà. Loại thuyền Trung-Hoa gần giống như cái hộp phần chịu sức nặng chính là các tấm ván đóng thành vỏ thuyền cũng như các mặt của cái hộp (hình 1A). Kế đó là phần đà đứng cùng sườn, để tăng sức chịu đựng, nhưng phần chính vẫn là ván dầy và nặng vừa làm sườn và be. Còn vỏ thuyền kiểu Tây Phương thì la ký, đan đà là cốt chịu đựng. Người ta đặt đan đà trước để làm sườn, tiếp đến là be gỗ bao quanh theo hình mẫu của sườn và đan đà (hình 1B).

Rất ít người đóng thuyền bán xứ theo họa đồ đã vẽ trước, họ chỉ làm một việc rất đơn giản là cắt, cắt và ráp ván theo cách của các bậc đàn anh truyền nghề lại, việc thiếu họa đồ chỉ tiết là lý do giải thích việc xử dụng thuyền vỏ hộp nhiều hơn thuyền đóng có sườn và la ký. Về phương diện đóng sườn và ván be, mà điểm chính là việc ráp be lên sườn đòi hỏi nhiều khéo léo. Tuy nhiên, loại thuyền có la ký và sườn cũng chẳng đóng theo họa đồ hẳn hoi. Xem ra, người ta thích làm vỏ cách trước hơn. Vì cả hai dạng, thợ đóng ghe và ngư dân đều quen thuộc với phương pháp này.

Figure 1. Basic Hull Construction Methods



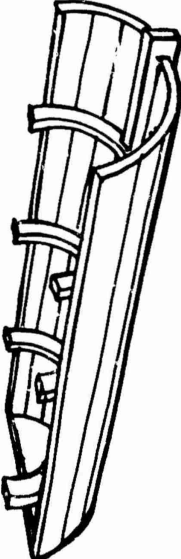
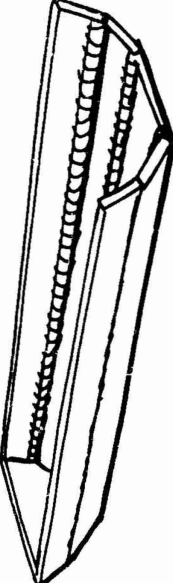
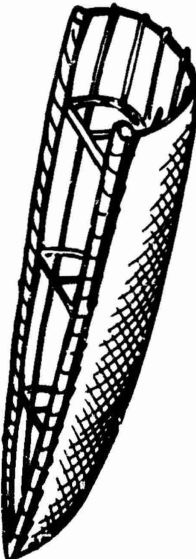
Hình 1. Phương-Pháp Kiến-Trúc Thân Thuyền Căn-Bản



Phương Pháp và Vật Liệu Đóng Thuyền

Figure 2. Basic South Vietnam Boat Construction Types

Hình 2. Các Kiểu Kien-Truc Thuyền Căn-Bản Của Miền Nam Việt-Nam

BOAT TYPE LOẠI THUYỀN	HULL CONSTRUCTION KIẾN TRÚC THÂN THUYỀN	AREA KHU-VỰC
C5-T2-B C5-T11-B C5-T11-K	<ul style="list-style-type: none"> • KEELLESS • HARD CHINE • PLANKED HULL • KHÔNG CÓ LÁ-KÝ • SÔNG CỨNG • BÈ GỖ 	Vũng Tàu Hải Phòng Phan Thiết Quảng Trị
C1-T11 C1-T12 C3-T2-D C3-T12 C5-T12-F	<ul style="list-style-type: none"> • KEELLESS • ROUND BILGE • PLANKED HULL • KHÔNG CÓ LÁ-KÝ • LƯƠN TRÒN • BÈ GỖ 	Vũng Tàu Phan Thiết Phan Rí
C4-T1-B	<ul style="list-style-type: none"> • KEEL & RIBS • ROUND BILGE • PLANKED HULL • CÓ LÁ-KÝ VÀ SUON • LƯƠN TRÒN • BÈ GỖ 	Entire Coast Khắp Vùng Duyên Hải
C5-T11-J C5-T12-K C5-T14-H	<ul style="list-style-type: none"> • KEELLESS • DOUBLE CHINE • SEWN PLANK • KHÔNG CÓ LÁ-KÝ • SÔNG KÉP • VỎ GỖ KHẨU 	Hue Thua Thien Province Huế Tỉnh Thừa Thiên
C3-T13 C5-T12-G C3-T14-A C5-T12-H C5-T11-F C5-T13-A C5-T11-G C5-T14-E C5-T11-I	<ul style="list-style-type: none"> • KEELLESS • ROUNDED BILGE • WOVEN BAMBOO • KHÔNG CÓ LÁ-KÝ • LƯƠN TRÒN • VỎ BÀNG NÀM 	Quang Tri to Phan Thiết Từ Quảng Trị Ten Phan Thiết

Construction Methods and Materials

Types of Hull Construction

South Vietnamese vessels can be classed into five hull-construction categories, as shown in Figure 2. Except for the keel-and-rib designs, the use of each of these kinds of construction tends to be limited to loosely defined geographic coastal areas. Boats found unusually far from their construction area are suspects for stop and search action.

1. Keelless, Hard Chine, Planked Hull

These hulls have flat bottoms with sides that slope upward at about 45 degrees, forming a hard chine at their intersection. Bottom and sides are wide, heavy planks which form the hull shape without ribs. Reinforcing ribs are added later at appropriate places.

This type of hull is used for boats of from 8 to 15 m, such as the C5-T2-B and C5-T11-B craft. Larger boats of this same construction are known to have been built and used in the Hai Phong area of North Vietnam. Some were brought to South Vietnam by refugees in the mid-1950's, and the type is now being built in the Vung Tau area of Phuoc Tuy Province.

Hard-chine C5-T11-B often has heavy stem post (1). Side planks overlap transom stern (2).



1

Các kiểu chế tác vỏ thuyền

Các ghe thuyền tại Nam Việt-Nam có thể phân loại ra làm 5 kiểu chế tác vỏ thuyền như đã trình bày ở hình 2. Ngoại trừ kiểu thuyền đóng có la ký và sườn sự xẻ dụng một trong những loại kiến trúc vỏ ghe đó thường bị hạn chế tùy theo yếu tố địa dư các vùng duyên hải; các thuyền xuất hiện bất thường trong vùng biển cách xa địa phương của nó đều khả nghi, cần phải chặn xét.

1. Loại không la ký, cơ lườn gầy, be gỗ

Loại vỏ thuyền này đáy bằng, hai bên vách ghe dốc lên chừng 45°, tạo thành một sống lưng rấn chắc ở phần tiếp giáp. Đáy và sườn rộng, ván nặng ráp lại tạo nên vỏ, không cần sườn. Về sau người ta tăng cường thêm một số sườn vào những chỗ cần để tránh việc phải đóng đinh vào những nơi có mắt gỗ hay những chỗ ráp vỏ thuyền.

Loại vỏ thuyền này thường dùng cho các thuyền dài từ 8 đến 15 m như thuyền C5-T2-B và C5-T11-B. Những thuyền lớn hơn cùng một kiến trúc được đóng và sử dụng ở vùng Hải-Phòng Bắc-Việt, một số thuyền này đã được dân di cư đem theo vào Nam Việt-Nam vào giữa năm 1950. Bây giờ loại thuyền này được đóng ở vùng Vũng-Tàu tỉnh Phước-Tuy.

Loại thuyền có lườn gầy C5-T11-B thường có lổ mũi nặng (1). Ván be mạn thuyền nhô lên quá bững lái (2).

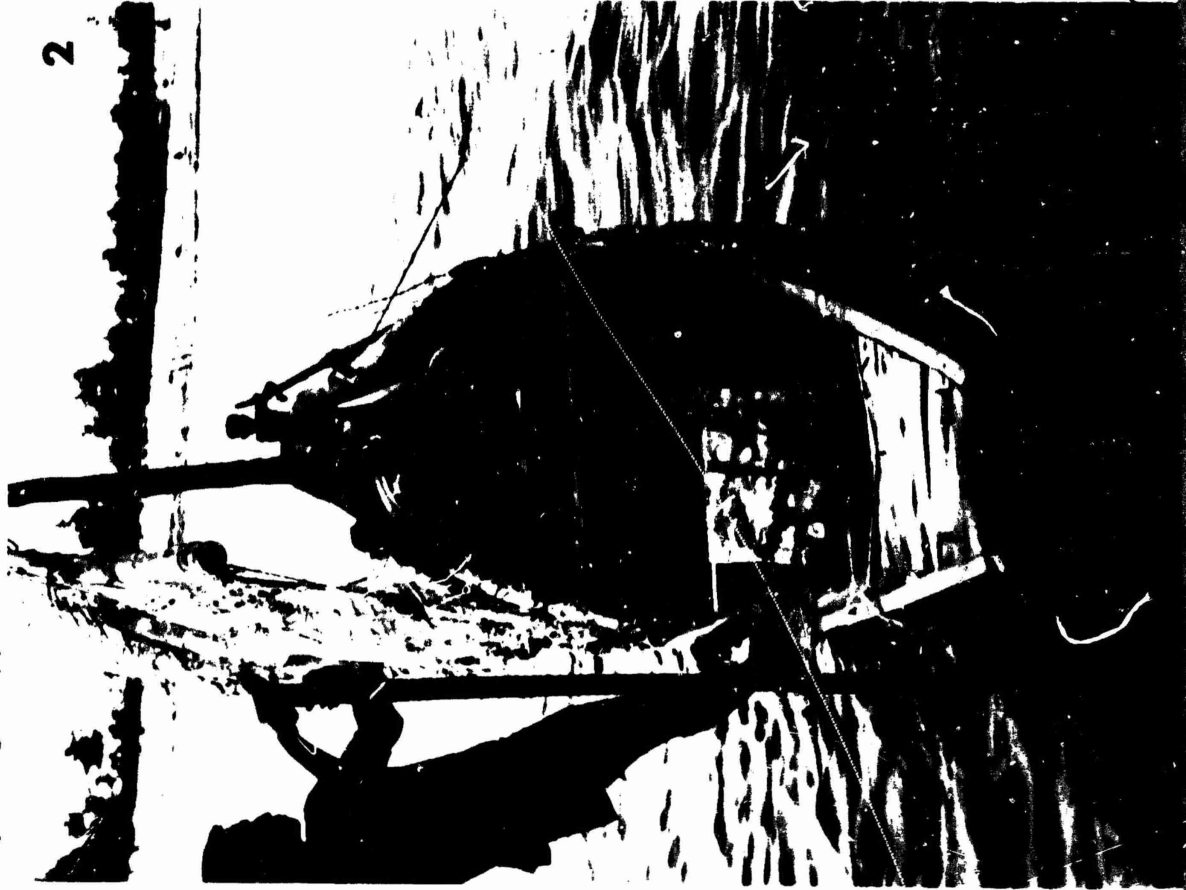
2



Phương Pháp và Vật Liệu Đóng Thuyền

Bottom planks of C5-T2-B are bent upward to form stern (1). Bulkheads strengthen shell hull of hard-chine C5-T11-K (2). Both stem and sternposts of double-ended C5-T11-K are bent-up ends of bottom plank (3).

Ván đáy thuyền loại C5-T2-B vồng lên tạo thành lái thuyền (1). Các vách ngăn làm vỏ thuyền có sống cứng loại C5-T11-K thêm vững chắc (2). Lố mũi và lố lái của loại thuyền mũi lá, đều nhón C5-T11-K là hai đầu ván đáy thuyền vồng lên (3).



3



Construction Methods and Materials

1



2. Keelless, Round Bilge, Planked Hull

The keelless, round bilge hull is a traditional Chinese Junk type brought to North Vietnam by refugees from Red China, and then to South Vietnam after the partition in 1954. It is found in the fishing communities of Vung Tau, Phan Thiet, and Phan Ri.

Although this hull has no keel, two heavy longitudinal bilge stringers run from bow to stern, about 1 m from the centerline. A sharply rising sheer aft terminates in a bulwark about 1 m higher than the fore deck, but the transom is only high enough above the water to meet the after deck.

In one version of this construction, the stern is completely open above the transom, and the aft ends of the bulwark are joined by a thwart. In another version, the after deck forms an overhanging poop. Both small dinghies and larger boats of up to 18 m LOA, such as the C1-T11, are constructed in this manner.

2



2. Loại không la ký, lườn tròn, be gỗ

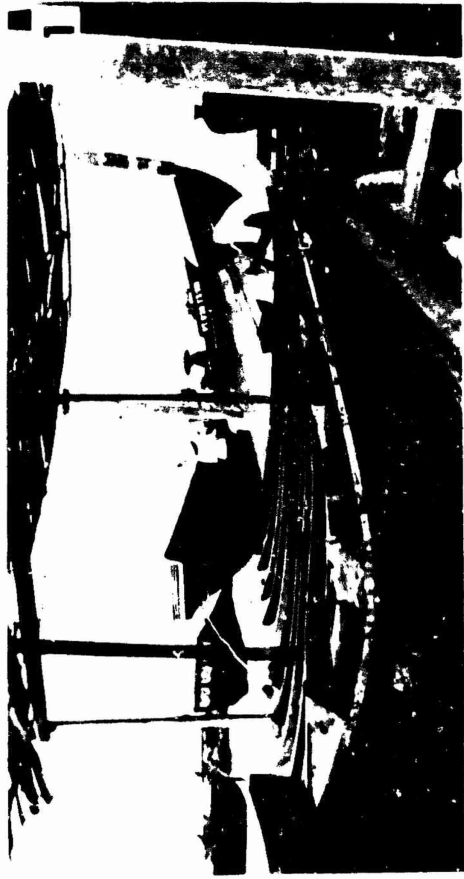
Loại thuyền dân tộc truyền của người Trung-Hoa không có la ký, lườn tròn được dân tộc nạn từ Trung-Cộng mang đến Bắc-Việt, rồi sau ngày phân chia Nam Bắc năm 1954 họ mang vào miền Nam Việt-Nam. Loại thuyền trên thường được ngư phủ vùng Vung-Tau, Phan-Thiết và Phan-Rí sử dụng.

Dù vỏ thuyền loại này không có la ký, nhưng lại có hai con lườn rấn chắc chạy dọc theo chiều dài từ mũi đến lái và cách hai bên đường trung tâm thuyền độ 1 m. Mũi thuyền nhọn, nhô cao hơn boong mũi độ 1 m nhưng búng lái lại cao hơn mặt nước một chút, vừa đủ để tiếp giáp với boong lái.

Thêm một kiểu kiến trúc khác của loại thuyền này là lái hoàn toàn lộ thiên, chỗ búng lái hai mép cuối của vách thuyền nối liền với nhau bằng một tấm ván ngang. Một kiểu nữa, boong lái được lớp mũi nhỏ lên, cả hai kiểu thuyền nhỏ và lớn, loại lớn dài tới 18 m như loại C1-T11 đều đóng theo kiểu này.

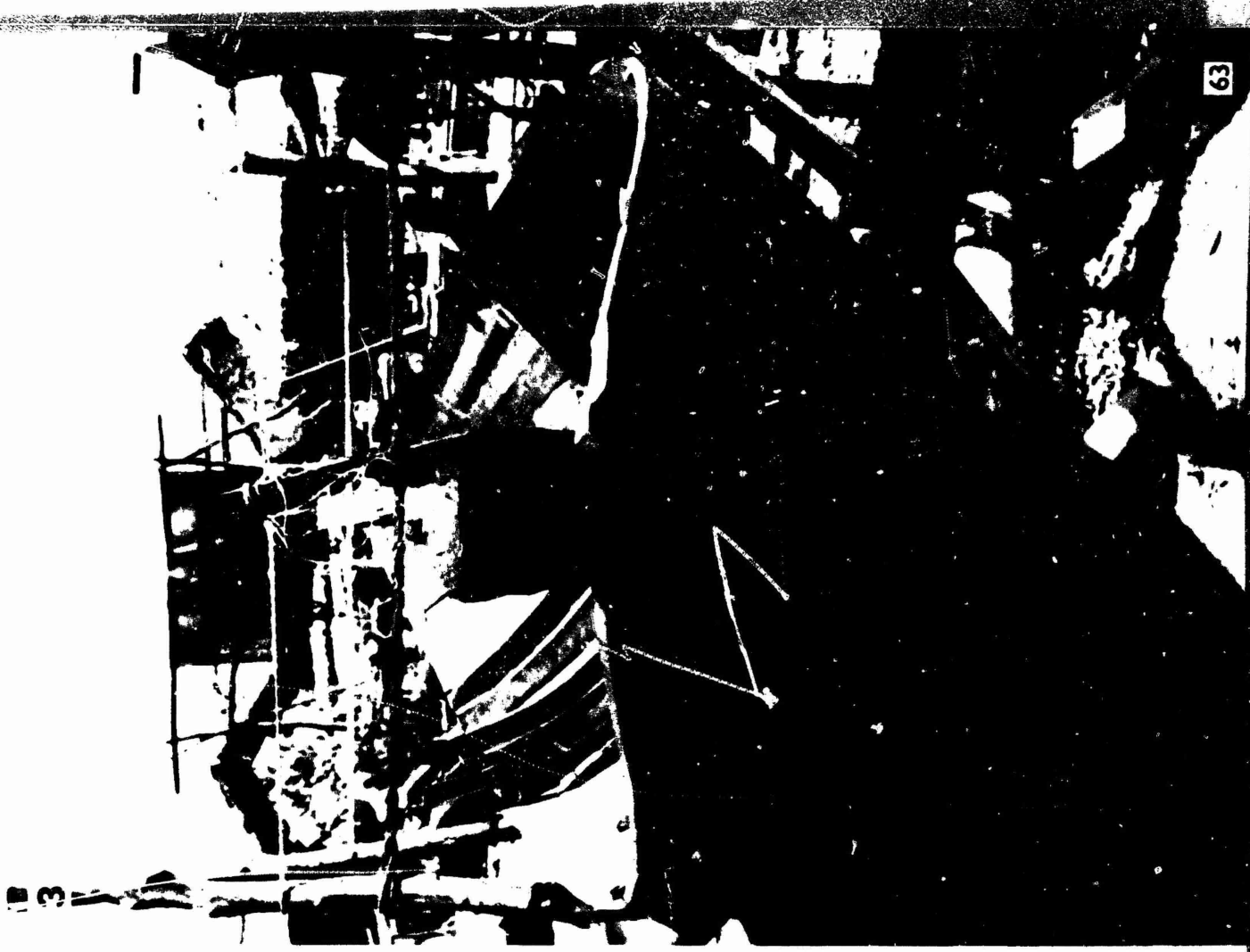
Overhanging poop of keelless, round bilge Phan Thiet cargo boat shows Chinese junk ancestry (1). Refugee junk from Red China has open stern above transom, no overhanging poop (2).

Boong lái cao của loại thương-thuyền Phan — Thiết không la-ký lườn tròn cho thấy vết-tích của loại thuyền Trung-hoa (1). Thuyền từ Trung-hoa Cộng-sản di-cư đến có lộ lái lộ-thiên bên trên búng lái, không có boong lái cao (2).



Bottom planks of keelless hull are first fastened to stem post (1). Futtocks hold bottom planks together (2). After shell-like hull is completed, more futtocks are added for strength (3).

Ván đáy của vỏ thuyền không la-ký trước hết được ráp vào lô mũi (1). Sườn thuyền giữ cho ván đáy gắn chắc với nhau (2). Sau khi vỏ thuyền giống hình hộp hoàn tất, nhiều khung phụ được đóng thêm vào cho chắc (3).



Construction Methods and Materials

3. Keel and Ribs, Round Bilge, Planked Hull

The keel-and-rib construction, so typical of Western hulls, is increasingly used for building the larger South Vietnamese boats. In this method, the chief load-bearing members are the long heavy keel and the ribs, or frames. After the keel is laid, the stem and stern posts are scarfed to its ends, and the shaped ribs fastened along its length at regular intervals. Bilge and topside planks are then secured to this framework with nails or bolts.

Only a few kinds of vessels now operating in South Vietnamese waters are constructed by the keel-and-rib method. The best examples are the large C4-T1-B "Thailand" craft which were introduced in 1960.

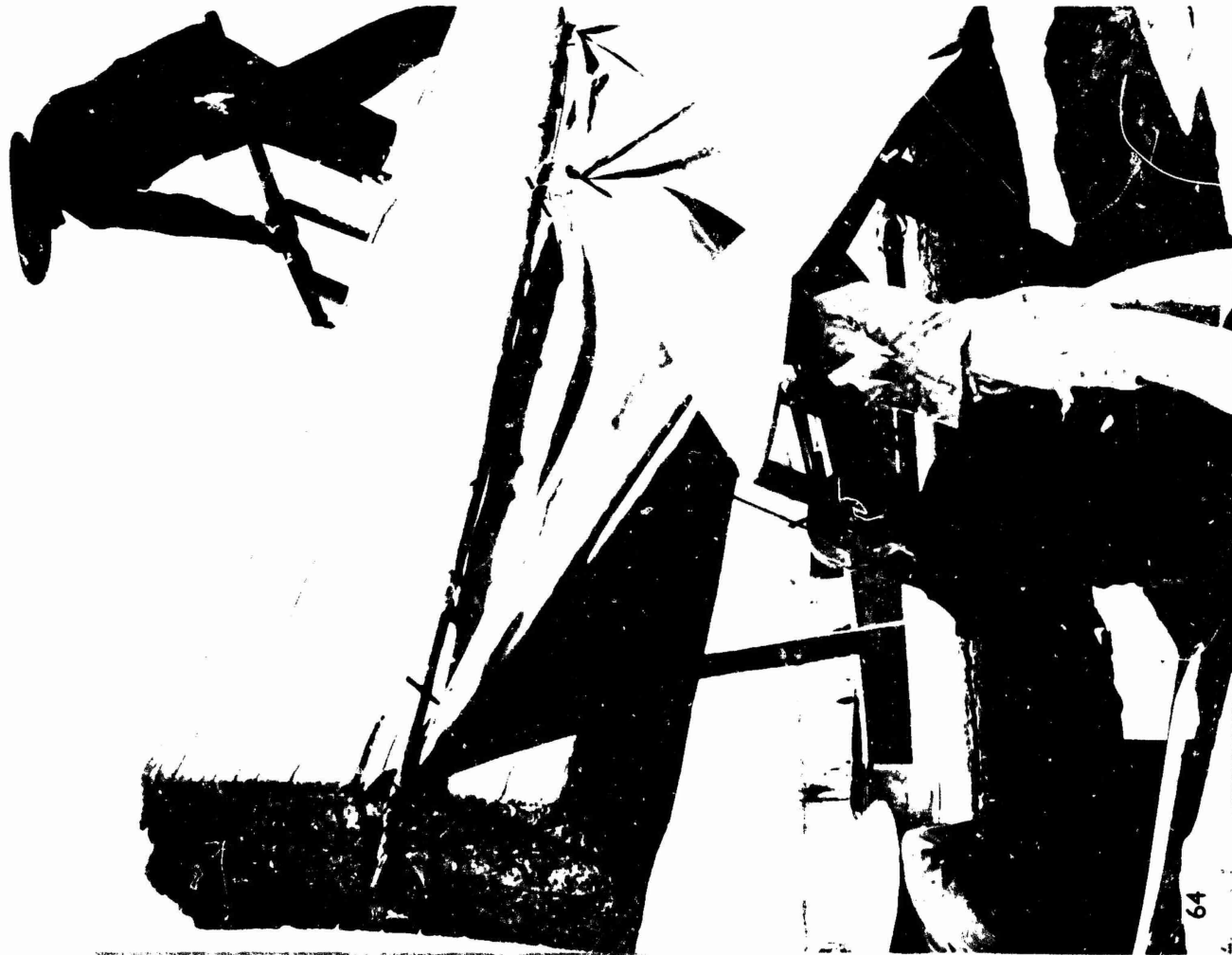
3. Loại có la ký và sườn, lườn tròn, be gỗ

Loại kiến trúc này có la ký và sườn đặc biệt kiểu Tây Phương, kiến được gia tăng áp dụng trong việc đóng các thuyền lớn hơn ở miền Nam Việt-Nam. Theo cách này, phần chính để chịu sức nặng là la ký, dài nặng và sườn hay khung thuyền. Sau khi đặt la ký thì lỗ mũi và lỗ lái cũng được đặt ở hai đầu và sườn hai bên được ráp dài theo la ký cách khoảng đều nhau. Ván lườn và be được đóng dính hoặc bắt bù lơn vào sườn.

Chỉ một vài thuyền hiện đang hoạt động trên các biển miền Nam Việt-Nam là đóng theo phương pháp có la ký và sườn. Mẫu thuyền điển hình là thuyền Thái-Lan C4-T1-B cỡ lớn, thuyền này được bắt đầu dùng ở Việt-Nam vào 1960.

Keel for C4-T1-B "Thailand Boat" is hand sawn from big log at Phan Thiet boatyard. Keel-and-rib construction is only gradually replacing traditional native types.

La-ký của loại "Thuyền Thái-lan" C4-T1-B được cưa bằng tay từ thân gỗ lớn tại xưởng đóng thuyền ở Phan-Thiết. Lối kiến trúc dùng la-ký và sườn chỉ đang thay-thế dần các lối đóng thuyền bản-xứ cổ-truyền.



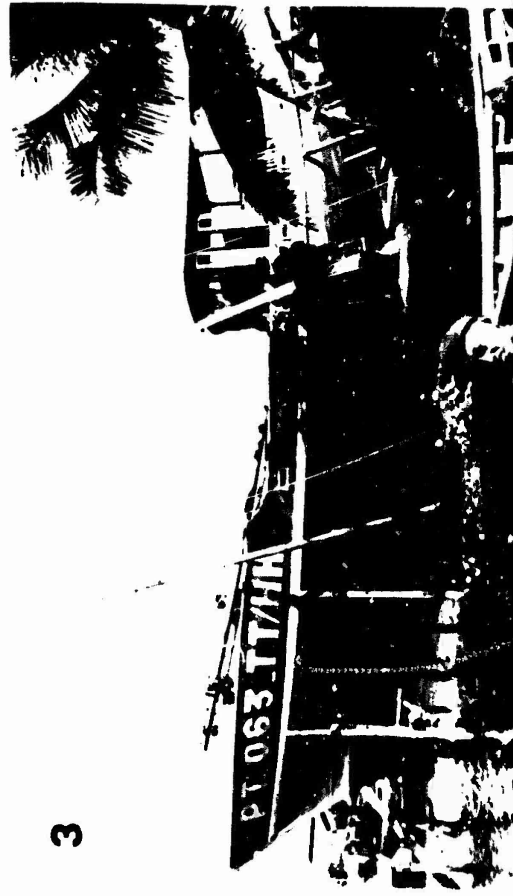
1



Construction of new keel-and-rib Phan Thi cargo boats begins with scarfing stem and sternposts to keel (1). Frames, cut from patterns, are held in position by ribbands (2). Carvel plank is fastened to frames to complete hull construction (3).

Cách kiến-trúc loại thương-thuyền mới của Phan-Thiết dùng la-ký và sườn bắt đầu với việc ráp lô mũi và lô lái vào la-ký (1). Khung thuyền cửa theo mẫu được giữ bằng ván nẹp (2). Ván be được đóng vào khung nổi liền nhau hoàn tất việc đóng vỏ thuyền (3).

3

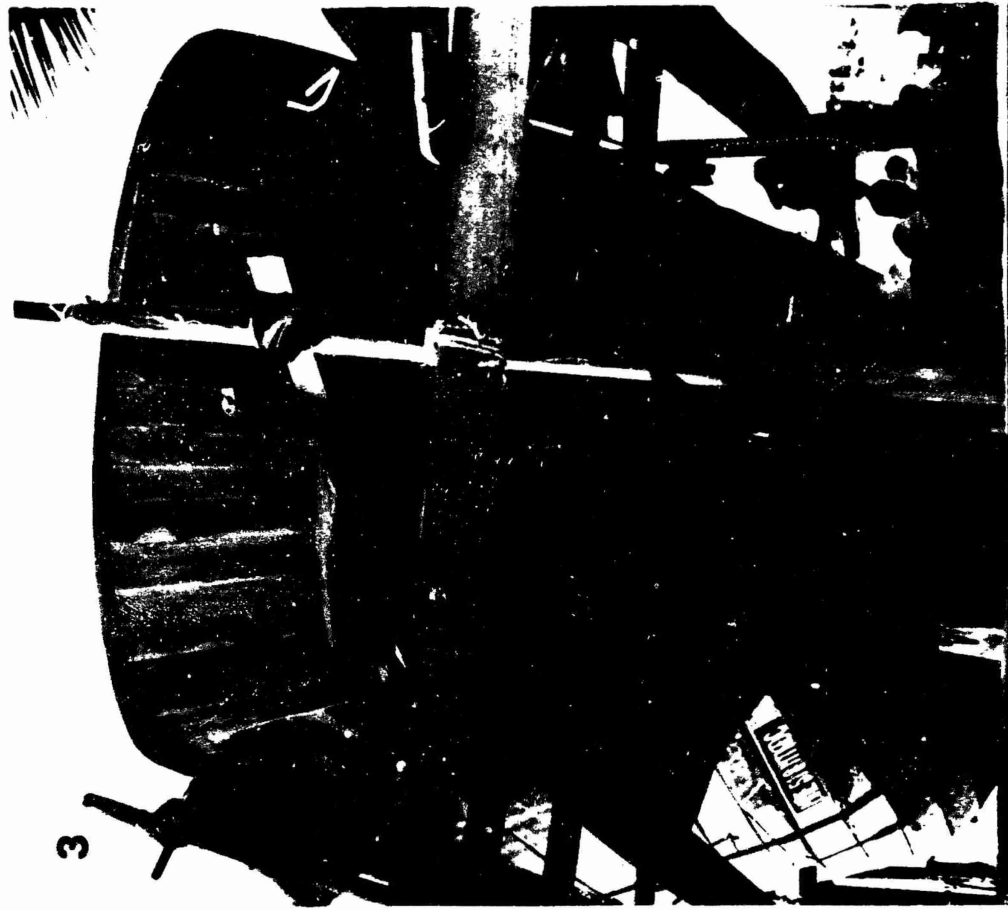


Construction Methods and Materials



Old fishing boat at Phan Thiet being converted to cargo vessel by addition of topside planking and poop (1 and 3). Treanails (wooden pegs) fasten planks to ribs (2). They are driven through pre-drilled holes, wedged, then sawed off.

Ngư thuyền Phan-Thiết cũ được biến cải thành thương-thuyền bằng cách đóng thêm ván be mạn thuyền và boong lái (1 và 3). Chốt gỗ dùng để đóng ván be vào sườn (2). Chốt được đóng vào lỗ khoan sẵn rồi cưa đi.



4. Keelless, Double Chine, Sewn-Plank Hull

This unique construction method is found in the Hue area of Thua Thien Province. The hulls are made of five wide planks literally sewn together to form a double chine—one chine at the intersection of the topside and bilge planks, another at the intersection of the bilge planks and bottom plank.

Holes are drilled about 15 cm apart along the chine edges of the beveled preshaped planks. The holes in the bottom and bilge planks are aligned and a thin layer of mangrove bark is laid over the seam on the inside. This is covered with bundles of short bamboo strips, and rattan lacing sewed through the holes binds the bundles, bark, and two planks together. The topside planks are sewed to the bilge planks in the same way. The planks are bent into the desired hull shape as the sewing progresses. Openings around the stitching are caulked with mangrove bark or a compound of resin and ground bamboo.

The only thwarts are cabin supports which are secured by long iron spikes driven through the hull planking into the ends of the thwarts.

4. Loại không la ký, sống kép, vỏ gỗ khâu

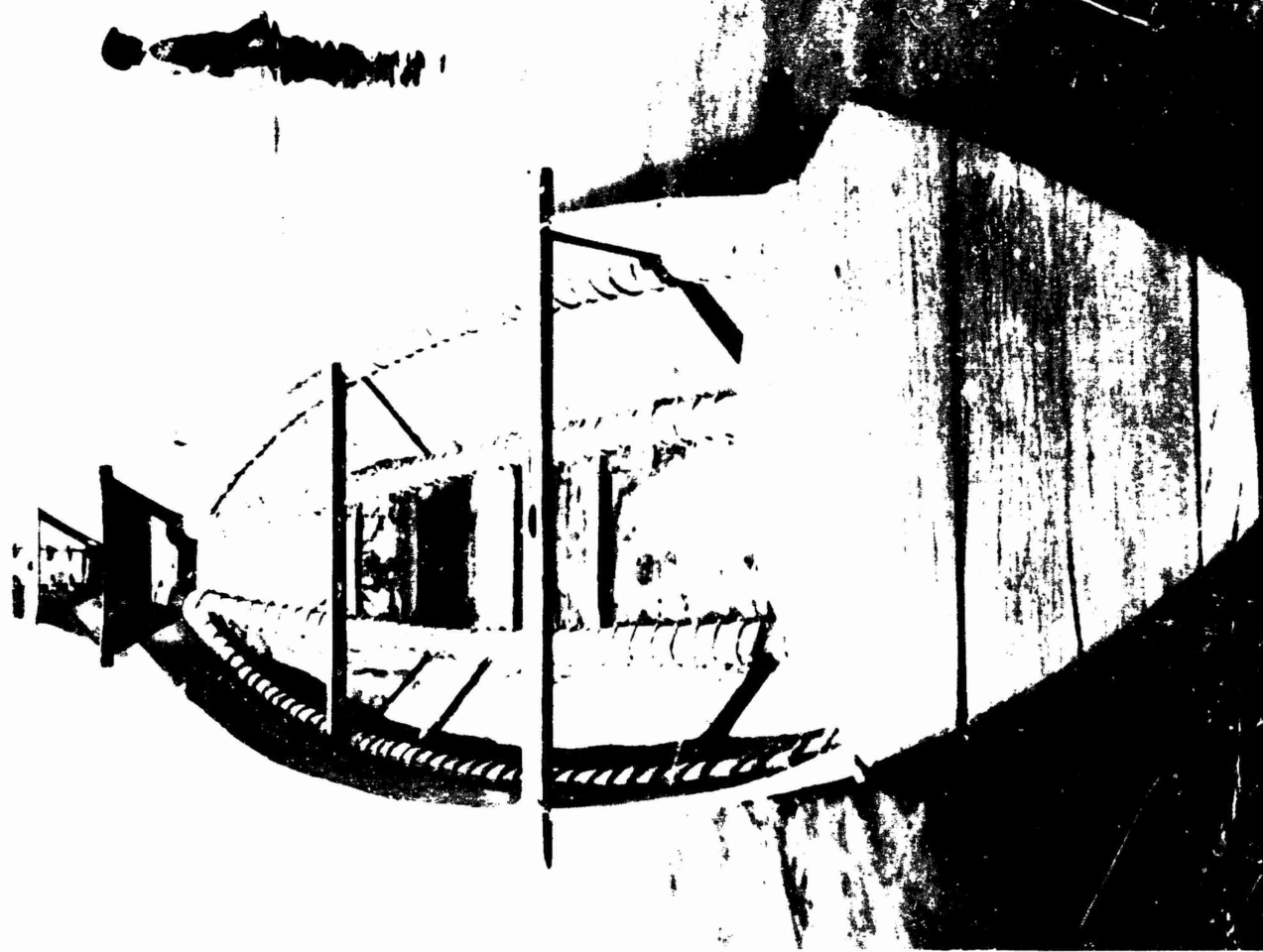
Kiểu đóng ghe độc nhất này chỉ thấy duy nhất ở Huế thuộc tỉnh Thừa-Thiên, vỏ ghép bằng 5 miếng ván khâu dính vào nhau tạo nên một sống lưng kép, một sống tại mối nối giữa mặt trên, và mép ván lườn nối một sống nữa tại mép ván lườn và ván đáy.

Cứ cách khoảng 15 cm, dọc theo hai bên mép đường sống lưng và ván be, người ta khoan các hàng lỗ. Mặt gỗ bị vật hơi chênh lệch, các lỗ ở đáy và lườn nằm ở đường trung tâm thuyền và một lớp vỏ chàm mỏng được trét lên đường khâu ở phía trong. Người ta dùng sợi tre để xắm những đường đó và dùng dây mây để buộc dính các ván be đáy lại với nhau qua các lỗ đã đục. Ván sàn ghe và ván be được khâu lại cũng theo một cách đó, vừa khâu người ta vừa uốn các ván be theo hình vỏ thuyền. Các kẻ hở chỗ nối khâu còn lại được xắm bằng vỏ chàm hoặc bằng bột tre trộn dầu chài.

Chỉ ở khoang thuyền mới có đà chống, các đà này được đóng định sắt lớn xuyên qua vỏ thuyền ở hai đầu ván.

Unusual sewn-plank construction of lagoon canoe was also used in ancient Britain.

Lối đóng xuồng ván khâu khác thường cũng đã được dùng tại Anh-quốc thời xưa.



Construction Methods and Materials



Planks are cut to shape, then drilled with holes along both edges (1). Planks are then sewed together with rattan lacing over bundles of bamboo strips (2). Boat will be completed when the two topside planks are sewed into position (3).

Ván bè được cưa theo hình-dạng mong muốn và được khoan lỗ dọc theo hai cạnh (1). Ván bè sau đó được khâu dính vào nhau bằng sợi rơm có đục bằng những bó nẹp tre (2). Thuyền hoàn tất khi hai ván bên trên thuyền được khâu xong (3).



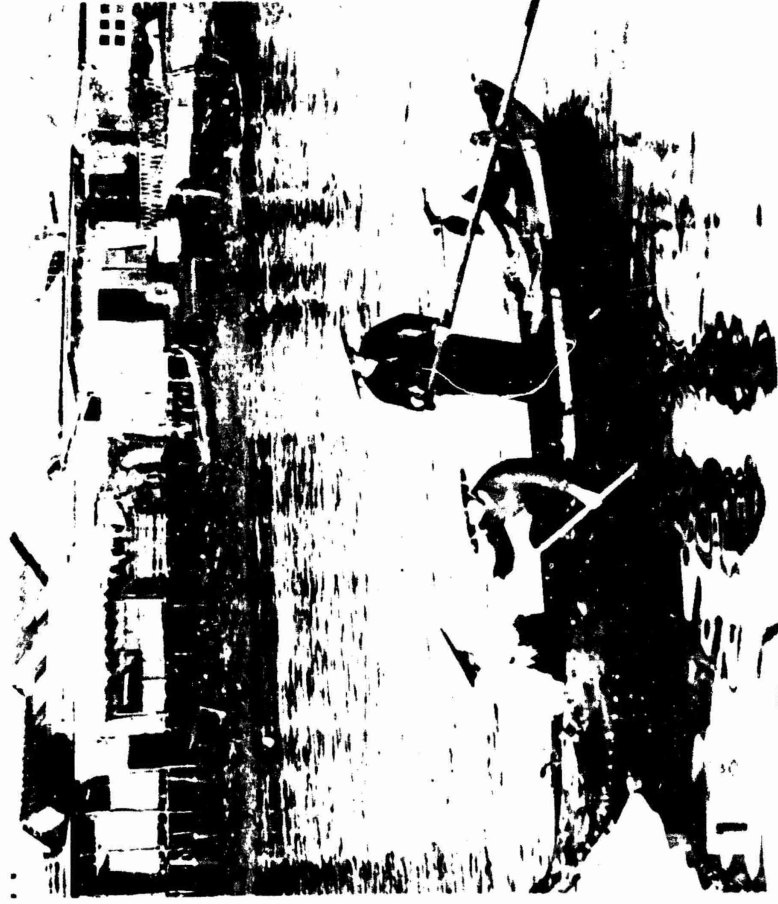
Phương Pháp và Vật Liệu Đóng Thuyền

5. Keelless, Round Bilge, Woven-Bamboo Hull

The most distinctive and widely used of all native construction types is the woven-bamboo or basket-bottom hull, reported to have been used since the 17th century. These hulls are found from Quang Tri, near the 17th parallel, south to Phan Thiet in Binh Thuan Province. Basket-bottom craft range in size from a little round dinghy to large boats 15 m long. On some craft, the entire hull is woven bamboo; others have planked sides with a woven-bamboo bottom.

The bamboo mat construction is lighter weight than wood, more resilient and able to absorb surf and beaching shock, and more resistant to fouling agents such as woodworms. Moreover, bamboo is more plentiful and less expensive than good hull wood, and the basket bottom can be installed or replaced quickly and cheaply. A woven bottom lasts for about 5 years.

Bamboo basket-bottom boats are most prevalent of native craft. Two types of construction are used: bamboo bottom with topside wood planking (1) and all woven-bamboo hull (2).



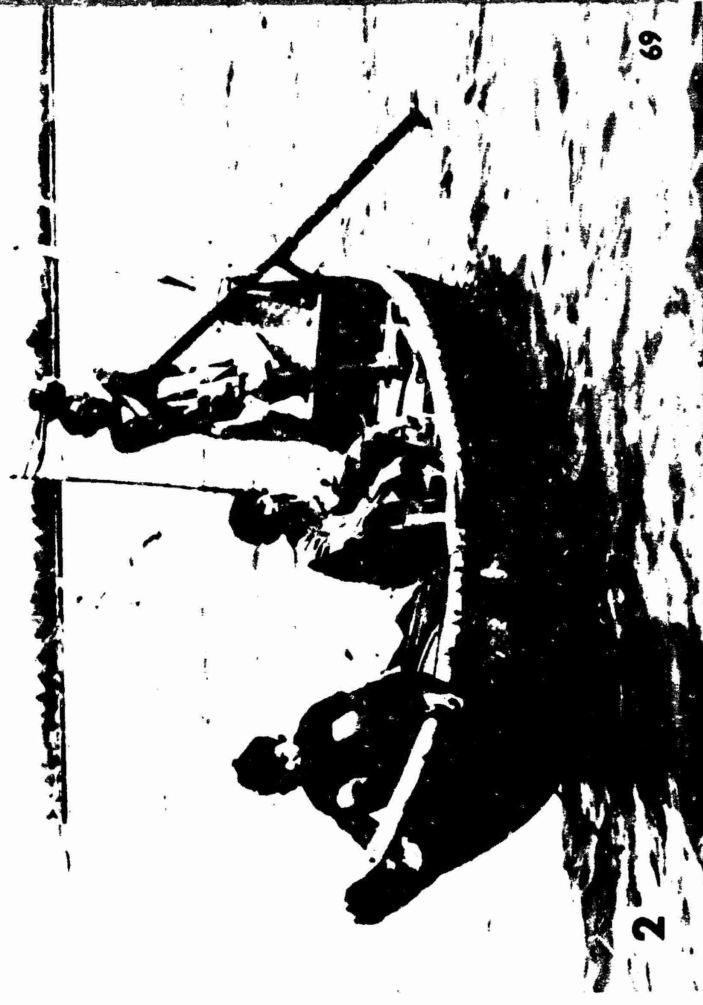
1

5. Loại không la ký, lườn tròn, vỏ bằng nan

Đặc biệt và thông dụng nhất trong tất cả các loại kiến trúc địa phương là loại thuyền nan được biết đã sử dụng từ thế kỷ 17. Loại thuyền này ở dọc từ Quảng-Tri, gần vĩ tuyến 17 đến Phan-Thiết thuộc tỉnh Bình-Thuận. Từ thuyền thúng đến loại lớn hơn dài 15 m đều thuộc loại vỏ nan. Một vài thuyền có vỏ toàn bằng nan. Có loại chỉ có lườn bằng nan, còn be thì lại bằng gỗ.

Loại thuyền có vỏ bằng tre đan này nhẹ hơn loại gỗ, dễ thấm dầu chài, chịu được sóng cồn, sức đội khi ủ bãi và không bị mọt ăn. Hơn nữa tre rất dễ tìm và rẻ tiền hơn loại gỗ tốt, còn dây tre đan lại dễ thay vừa nhanh lại vừa rẻ tiền. Đáy nan được dùng chừng 5 năm.

Thuyền có đáy mê là loại thuyền bản-xứ thông dụng nhất. Hai lối kiến trúc thường được dùng là đáy mê với mạn thuyền bằng ván be (1) và vỏ thuyền hoàn toàn bằng mê (2).



2

Construction Methods and Materials

The C5-T11-G is typical of the boats which have a woven-bamboo bilge and bottom with wood plank topsides. The topside planks are edge-fastened and secured to stem and stern posts. This structure is suspended while the basket bottom, which has been woven from long thin strips of bamboo, is fitted into the topside planking. A stringer is laid around the inside edge of the basket bottom, and wood pegs are driven through the stringer, basket, and hull planks. Frames, or half-frames, maintain the contour of the basket bottom. These are notched to hold in position bilge stringers which are installed for additional strength.



Hulls of other boat types, such as the C5-T11-F and the round dinghy, are made entirely of bamboo matting. In constructing the C5-T11-F, which looks like a large canoe, the two pieces of a long split bamboo pole form a rail along the gunwales and are tied together at the stem and stern. The upper edges of the woven hull are tied at intervals to the poles. Stem and stern posts are fastened in place by wooden pegs and rattan lacing. Seven stringers are laid inside the hull, the center one forming a keelson to which the others are fastened at stem and stern. Notched half-frames hold the stringers in place and maintain the bilge shape, while thwarts, set into holes drilled in the gunwale rails, hold the desired gunwale contour. Stanchions joining frames and thwarts provide further stiffening.

The inside and outside of the basket hull are sealed with a ground-bamboo and resin compound, and are then covered with vegetable oil.

Thuyền C5-T11-G là kiến thuyền điển-hình của loại thuyền có sườn và đáy bằng nan còn phần trên bằng gỗ, những ván trên được nối liền cạnh với nhau, đặt dính vào mũi và lái. Khung ghe được treo lên rồi người ta dùng những nẹp tre mỏng và dài để đan đáy ghe và áp vào khung trên. Một nẹp lớn bọc quanh vành đáy, rồi dùng chốt gỗ đóng xuyên qua nẹp, đáy và be thuyền. Sườn có nhiệm-vụ giữ hình thể cho đáy thuyền được cong. Các sườn được đặt bằng lát và giữ nguyên hình thể đáy và sườn, nẹp này được đặt để tăng sức chịu đựng cho vỏ thuyền.

Vỏ các loại thuyền khác như C5-T11-F và thuyền thùng làm toàn bằng tre. Khi đóng loại thuyền C5-T11-F trông giống một chiếc Cano lớn, có hai nẹp tre dài cặp hai bên be thuyền và nối lại với nhau ở mũi và lái. Mép thuyền nan và nẹp, tre cột vào nhau ở từng khoảng một, lỗ mũi và lỗ lái được đóng chặt bằng chốt gỗ và cột lát mây. Phía trong vỏ có 7 cái nẹp, buộc ở giữa tạo thành một la ký phụ. Tất cả nối liền với nhau ở mũi và lái, sườn có đục lỗ, giữ chắc nẹp và hình thể sườn, còn ván ngang ráp vào lỗ đã đục sẵn ở be thuyền giúp cho be có hình cong theo ý muốn. Các chống nối liền khung và ván ngang làm cho thuyền thêm chắc chắn.

Phía trong và ngoài vỏ thuyền nan được xảm bằng dầu chai pha bột tre, sau lái được quét thêm một lớp dầu rái. Vật liệu và dụng cụ đóng thuyền.

Woven-bamboo hulls are lightweight, inexpensive, and resilient. They can be beached easily without damage.

Vỏ thuyền bằng mê nhẹ, rẽ tiền và dẻo-dai. Thuyền có loại vỏ này có thể lên bãi dễ-dàng, không bị hư-hại.

Phương Pháp và Vật Liệu Đóng Thuyền



Topside planks are joined to stem and sternposts to form rigid frame (1). Woven-bamboo bottom is then fastened to planking by pegs driven through heavy stringer (2). Ribs, thwart, and bilge stringers hold resilient bottom in proper shape (3).

Ván be mạn thuyền được nối vào lỗ mũi và lỗ lái để tạo thành khung thuyền vững chắc (1). Sau đó đáy thuyền bằng mê được ráp vào ván be mạn thuyền bằng chốt gỗ đóng xuyên qua những ván nếp dày (2). Sườn, đà ngang và ván nếp luôn giữ cho đáy thuyền dẻo-dai này có hình dáng mong muốn (3).



Construction Methods and Materials

1



72



2

Retractable stemboard, moving in slotted stem post, is unique to Vietnamese boats (1). Thwart ends protruding from planks are left to give more rigidity to hull (2). Bamboo bottom is often adapted for metal propeller-shaft housing in motorized boats (3).

Cây xiêm đắt - mũi có thể kéo lên được, di-chuyển trong lỗ mũi có xẻ rãnh chỉ thấy trên loại thuyền Việt Nam (1). Đầu các đả ngang nhô ra khỏi ván thuyền được để nguyên cho vỏ thuyền thêm vững chắc (2). Dáy thuyền bằng mè thường được sửa đổi để ráp trục chân vịt trong những thuyền gàn máy (3).



3

Q333NTBC

Materials and Tools :

Woods

Sao, sen bo bo, and bamboo are the three woods most commonly used in building South Vietnamese boats.

Sao (Hopea Odorata), the most sought-after wood, is brown, yellowish, and sometimes greenish when freshly cut, but it turns reddish-brown with age. A homogeneous, fine-grained wood, it takes paint and varnish well, has good resistance to axial corrosion, undergoes little shrinkage, and stands water well. However, it splits easily and requires predrilling for screws and spikes. Most important, it has a high resistance to fouling and destructive agents such as woodworms and bivalves.

Sen bo bo (Smorea Hypochra) is a light yellow wood, homogeneous and fine-grained, which turns brownish when exposed to sunlight. It is comparable to sao wood in most respects except that it is not as durable. It does not stand humidity well, and is easily attacked by termites and woodworms.

Bamboo, while not chiefly a hull material (except for basket-bottom boats), has numerous boat uses: cabin and shelter material, sail yards and booms, bowsprits and bumpkins, hiking spars, fish net floats, sail battens, crude cylinders for bilge pumps, pegs, and caulking.

Caulking Materials

Ground-bamboo-and-resin is the chief caulking compound used on South Vietnamese boats. Others are mangrove bark, coconut bark, bamboo strips, tram tree skin with resin, and coconut husk fibers with resin. One compound made of shredded bamboo and coconut husk mixed with resin is said to last for 20 years.

Metals

In boat construction, the use of metals, always of interest for radar detection, is usually limited to nails, spikes, bolts, and screws. Planking is generally fastened to the frames by large spikes or brass screws inserted through predrilled holes. Larger boats may use bolts and nuts or special fasteners.

Apart from construction, metals are used in many ways. Wire is often used for standing rigging, lacing sails to spars, or holding sail patches in place. Iron anchors, rudders, rudder pintles, skegs, and tillers are found on many new large boats. Sometimes a metal flag is displayed. Tin-plated steel or aluminum sheets (often sheets which were printed and then rejected for the manufacture of cans for American beers and soft drinks) are used for cabin tops and sides, cargo covers, and patches. Fishing boats use metal canisters for floats,

Vật liệu và dụng-cụ đóng thuyền:

Các loại gỗ

Gỗ sao, sen bo bo và tre là ba loại mộc thông dụng để đóng thuyền ở Nam Việt-Nam.

Gỗ sao (Hopea Odorata), là loại tượng dụng nhất, màu nâu, vàng nhạt và đôi khi màu xanh lá mạ khi mới hạ, sau đó lại ngả qua màu đỏ lợt, pha nâu nếu để lâu ngày. Thịt gỗ đều, thớ mịn, ăn sơn và thâm vec ni có sức chịu đựng tốt khi bị ép theo chiều dọc, ít co và rất chịu nước. Tuy nhiên gỗ này dễ bị nứt nên cần phải khoan trước khi đóng đinh hay chốt. Điều đáng kể là gỗ sao ít khi bị mọt và ký hà.

Gỗ sen bo bo (Smorea Hypochra) màu vàng nhạt, thớ đều, thớ mịn, phơi nắng làm thịt trở màu nâu nhạt. Trên mọi phương diện gỗ này giống như gỗ sao, trừ một điểm là không được bền, không chịu được ẩm, dễ bị mọt và mối ăn.

Còn tre không phải là vật liệu chính để đóng vỏ thuyền (trừ loại vỏ nan), lại có nhiều công dụng như: làm mái và khoang thuyền, trục buồm thượng và hạ, nẹp buồm mũi và lái, đón gánh, phao lưới, ống bơm lườn, chốt và vật liệu để xắm.

Vật liệu xắm thuyền

Bột tre và dầu chai là vật liệu chính để xắm thuyền ở Nam Việt-Nam. Ngoài ra còn có vỏ dước, vỏ dừa, dăm bào tre, vỏ vào đầu rái, sơ dừa pha đầu rái. Người ta cho rằng trộn dăm bào tre, sơ dừa và pha đầu rái, sẽ dùng được trong 20 năm.

Kim loại

Kim loại luôn luôn hữu ích cho việc dò xét bằng "radar". Khi đóng thuyền thì người ta chỉ dùng đinh, cọc sắt, bù-loong và vít. Người ta úp be bằng đinh lớn hoặc vít đồng bắt vào các lỗ đã khoan sẵn. Các thuyền lớn hơn có thể dùng bù loong con tán, hoặc đinh đặc biệt.

Ngoài việc đóng thuyền, kim loại còn được dùng vào việc khác: giằng chằng, giằng cột trục buồm hoặc dùng vá buồm. Trên các thuyền lớn, người ta nhận thấy neo, bánh lái và chốt, la ký phụ và cần lái, tất cả đều làm bằng sắt. Một đôi khi lá cờ cũng bằng kim loại. Thiếc, nhôm tấm (thường những nhôm này có vẽ hình lấy từ những hộp đựng bia hay nước ngọt của Hoa-Kỳ và bị vít bỏ khi dùng xong) được dùng làm mũi thuyền, che vách, dầy hàng hoá hoặc để vá thuyền. Các ngư thuyền dùng thùng kim khí làm phao và đôi khi dùng những cọc sắt làm cần kéo rố.

Construction Methods and Materials

and sometimes a metal bar as a fulcrum for lifting dip nets.

Motorization adds to the boats a number of significantly large metal parts, such as the engine, driveshaft, propeller, and fuel tanks. Standard 55-gal oil drums have a variety of uses on board. A metal wheel and its associated metal fixtures and mountings are now replacing the tiller on new boats.

Paints, Sealers, and Antifoulants

Most South Vietnamese coastal vessels have unpainted hulls, but paint is used for designation numbers and decorations such as eyes, yin-yang symbols, and trim.

Vegetable oil is universally used as a sealer for hulls. Two rather ineffective antifoulants are used: one a thick, black tar substance, and the other a resin compound.

The most prevalent antifouling measure is charring the hull over an open fire. This is done every month and is said to have some lasting protective value as well as destroying existing living organisms. Woodworms are the chief cause of hull destruction. They may reach 1.3 cm in diameter and 25 cm in length, and can eat their length through wood planking in 24 hours. Curiously enough, they will not cross the joint between planks, but turn and eat back through the same board.

Rigging Materials

Woven palm-leaf fibers are the most common material for sails. Some sails are so finely woven that they are difficult to distinguish from canvas, which is also sometimes used. Coconut palm leaves are used for sail patches.

The few blocks that are found on South Vietnamese vessels are wood with a metal sheave. There is often only a slot near the mast head through which a halyard is run to support the sail.

Running rigging and mooring lines are usually made from coconut fiber and hemp, which is also used for sail thread.

Maintenance

For ordinary short-term maintenance, a boat is beached at 1 to 3-month intervals. There the owner and crew scrape the hull with coconut hull scrapers and bamboo brushes to remove marine growth. Charring the hull over burning tram tree leaves kills the woodworms and provides some protection against further fouling. Before resealing the hull with vegetable oil, loose nails and spikes are reseated and open cracks are recaulked. The skipper and crew also perform minor engine maintenance, but for any major repairs they take the engine to one of the larger coastal villages where the needed tools and talents can be found.

Sự đông-co hoá thuyền đã biến chế thêm nhiều dụng cụ bằng kim khí như máy, trục cơ, chân vịt, thùng chứa nhiên liệu. Loại thùng 55 gal có rất nhiều công dụng trên thuyền. Hiện nay trên các thuyền mới đóng, người ta thay thế cần lái bằng tay lái sắt và các bộ phận phụ thuộc.

Sơn, vật liệu xam trét và chống hà

Phần lớn các thuyền miền Nam Việt-Nam không được sơn lên vỏ; tuy nhiên, người ta chỉ dùng sơn để kẻ số và trang trí thuyền bằng cách vẽ mất thuyền và các hình âm-dương và đường mực nước.

Ở khắp mọi nơi, người ta dùng dầu thảo mộc để xam trét vỏ thuyền. Hai loại sơn chống hà ít hữu hiệu mà người ta còn dùng nữa là dầu hắc và dầu rầy.

Biện pháp chống hà hữu hiệu nhất việc xông khói vỏ thuyền. Công việc này phải làm hàng tháng và giúp ta giữ vỏ thuyền được lâu đồng thời khử trừ được một số ký sinh vật.

Một gỗ là nguyên nhân chính gây ra việc hư hại vỏ thuyền. Minh một lóc đến 1,3 cm và dài đến 25 cm. Trong 24 tiếng một nó có thể đục thủng một đường dài bằng chiều dài của mình nó. Điều khá lạ là một không ăn vượt qua mép nối gỗ mà chỉ ăn quanh quần trong thân gỗ của một miếng be mà thôi.

Vật liệu trang bị buồm và giấy phụ thuộc

Đệm đan lại là vật liệu thông thường dùng làm buồm. Vải cánh buồm được đan đều đặn đến nỗi rất khó phân biệt với vải bố mà đôi khi người ta cũng dùng. Lá dừa dùng để vá buồm.

Trên các thuyền miền Nam Việt-Nam người ta nhận thấy một ít rở rề gỗ có bánh xe sắt. Rở rề lớn có giấy kéo thường đặt trên đỉnh cột buồm để chống đỡ lá buồm.

Giấy buồm, giấy neo thường là giấy dừa và giấy gai; giấy gai cũng còn được dùng làm chỉ khâu buồm.

Bảo trì

Trong việc bảo trì thường lệ ngắn hạn, cứ 1 hoặc 3 tháng người ta lại kéo thuyền lên bãi. Chủ thuyền và thủy thủ đoàn dùng vỏ dừa và bàn chải tre cạo sạch rong rêu bám trên vỏ thuyền. Họ hui vỏ thuyền bằng lá tràm để giết một số gỗ và để chống hà về sau. Trước khi xam trét vỏ thuyền với dầu thảo mộc, người ta đóng lại các đinh chốt bị lỏng và trám lại các khe hở. Thuyền trưởng cùng bạn ghe phụ trách việc sửa chữa nhỏ nhất các máy, tuy nhiên muốn sửa chữa những hư hỏng lớn họ phải mang máy đến các làng chuyên hải lớn hơn, đây đủ thợ máy cũng như dụng cụ sửa chữa.

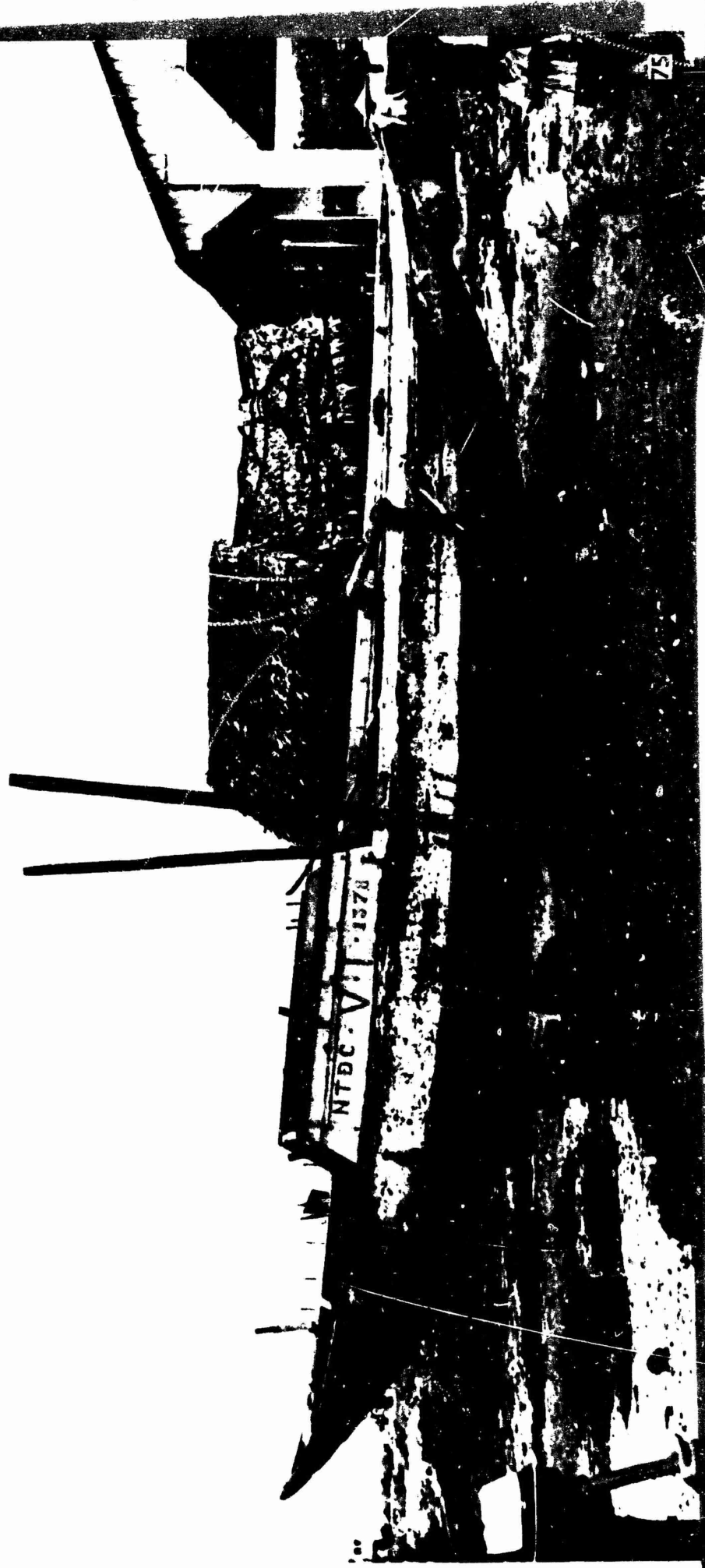
Phương Pháp và Vật Liệu Đóng Thuyền

The life of a boat and its various parts, of course, depends upon the boat design, the materials used, the function of the boat, the physical environment in which it operates, and the maintenance that it receives. However, planked-hull South Vietnamese vessels tend to last between 10 and 15 years. In the Nha Trang region, hull planking must be replaced about every 3 years. Woven-bamboo bottoms last as long as 5 years. In general, palm-leaf-fiber sails last about 6 months, running rigging must be replaced yearly, and new masts are required every 5 or 6 years.

Most boats are simply beached and blocked up for maintenance and repair.

Sự bền chắc của một chiếc thuyền và của các bộ phận liên hệ, tùy thuộc cách kiến trúc thuyền, vật liệu đóng thuyền công dụng thuyền, vùng hoạt động và việc bảo trì thuyền. Tỷ nhiên loại thuyền gỗ miền Nam Việt-Nam có thể dùng trong vòng 10 đến 15 năm. Ở Nha-Trang ván be phải thay 3 năm một kỳ. Còn vỏ thuyền nan có thể dùng được trong 5 năm. Thường thường loại buồm đệm dùm lâu được 6 tháng, các giây lèo phải thay hàng năm còn cột buồm cứ 5 hoặc 6 năm thay một lần.

Đa-số thuyền chỉ cần cho vào bãi và đội lên một cách giản-dị để sửa chữa và tu-trì.



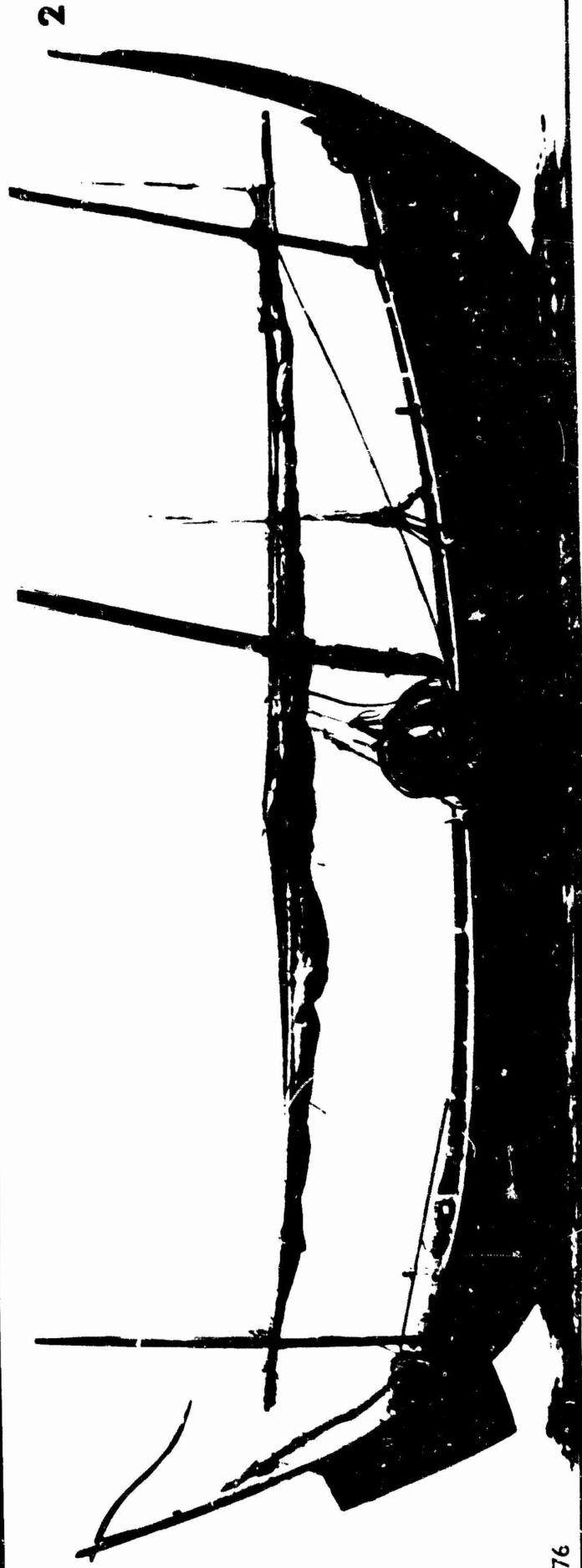
Construction Methods and Materials

Characteristics of South Vietnamese Rudders



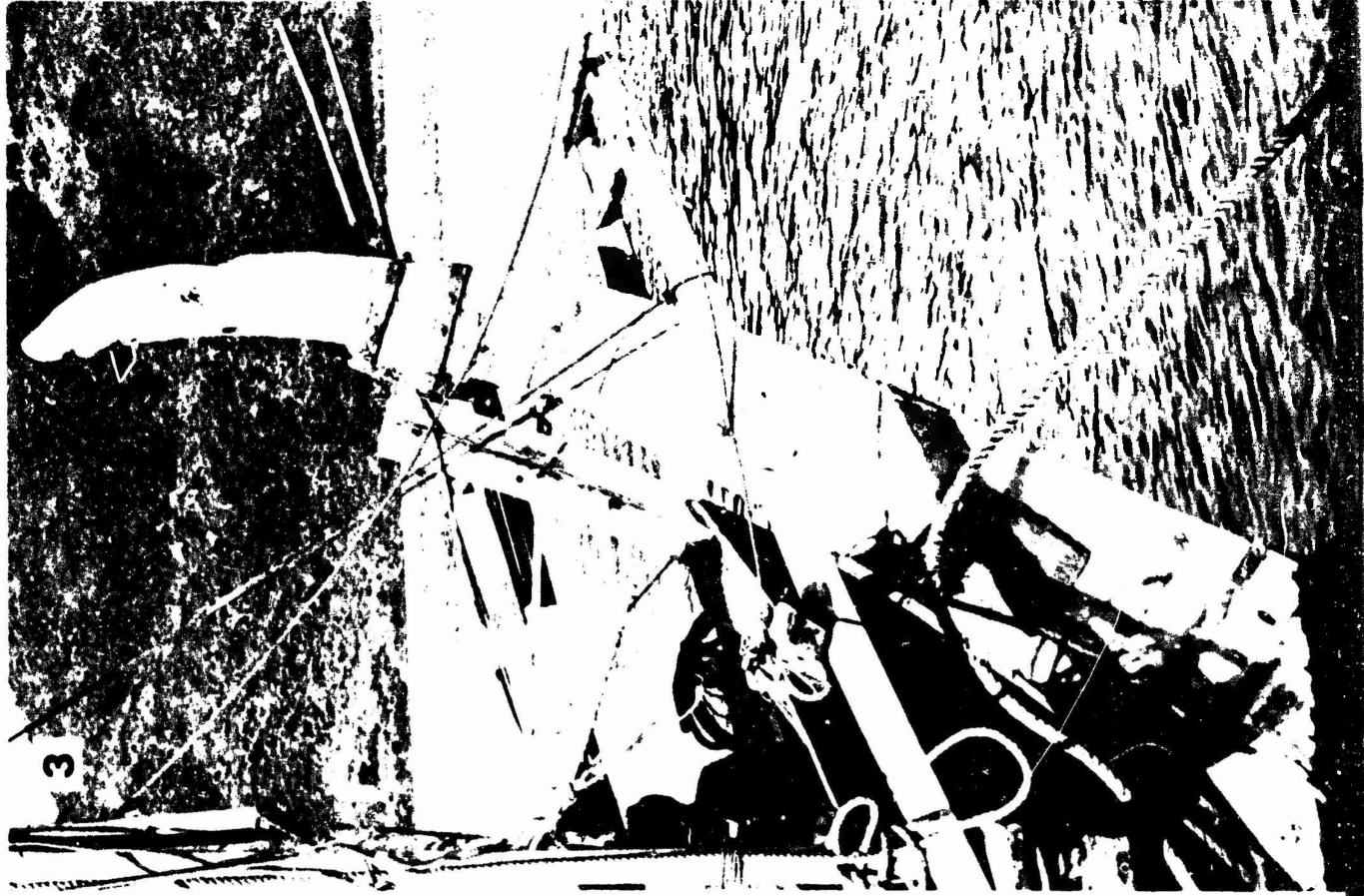
(1) Typical Vietnamese Rudder Is Fixed on Long Rudderpost Which Slides in Slotted Sternpost. Wedge Holds Rudder in Raised Position. (2) Vietnamese Boats Are Unique in Use of Long Thin Stemboard and Rudderpost Sliding in Slotted Ends. (3) Another Kind of Retractable Rudder Is Held by Pintles and Gudgeons to Rudderpost Which Slides in Slotted Sternpost. (4) On Some Boats Only the Top End of the Rudderstock Is Secured to the Sliding Post While the Lower End Moves on a Long Pintle.

(1) Kiểu Bánh Lái Việt-Nam Điển-Hình được Gắn trên một Trục Bánh Lái Dài Trượt trong Lỗ Lái có Xẻ Rãnh. Người ta dùng Chốt để Giữ Bánh Lái ở Vị-Trí Cao. (2) Thuyền Việt-Nam là Loại Đặc-Nhất dùng Cây Xiêm Móng Dài và Trục Bánh Lái Trượt trong Mũi và Lái Thuyền có Xẻ Rãnh. (3) Một Kiểu Bánh Lái Có Thể Kéo Lên Cao khác được Ráp vào Trục Bánh Lái bằng Chốt và Bắn Lề. Trục Bánh Lái này Trượt trong Lỗ Lái có Xẻ Rãnh. (4) Trên Một Vài Thuyền Chỉ Có Đầu Trên Bánh Lái được Ráp vào Trục Bánh Lái còn Đầu Dưới Quay trên một Cây Chốt Dài.



Phương Pháp và Vật Liệu Đóng Thuyền

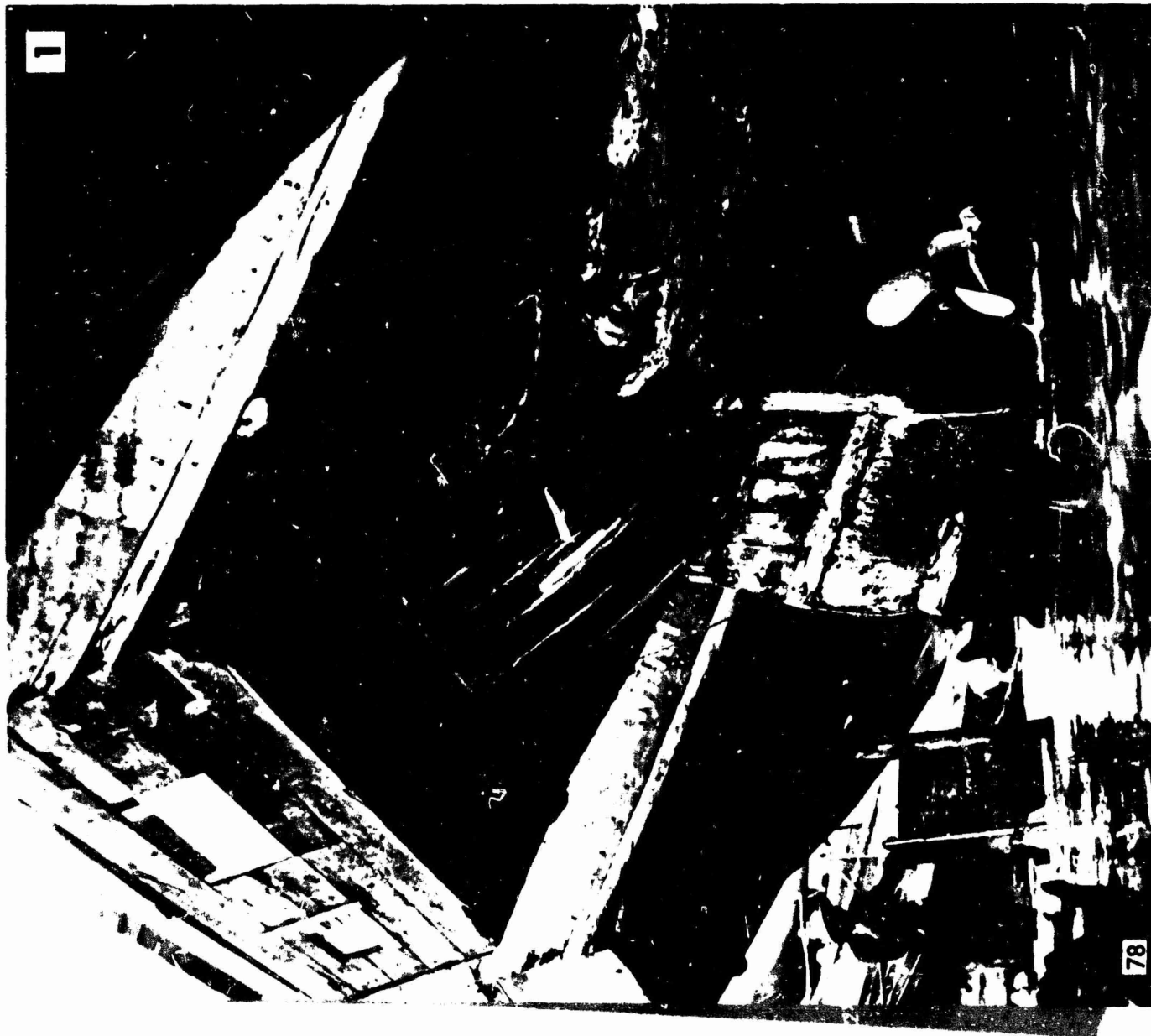
Đặc-tính Của Kiểu Bánh Lái Miền Nam Việt-Nam



4

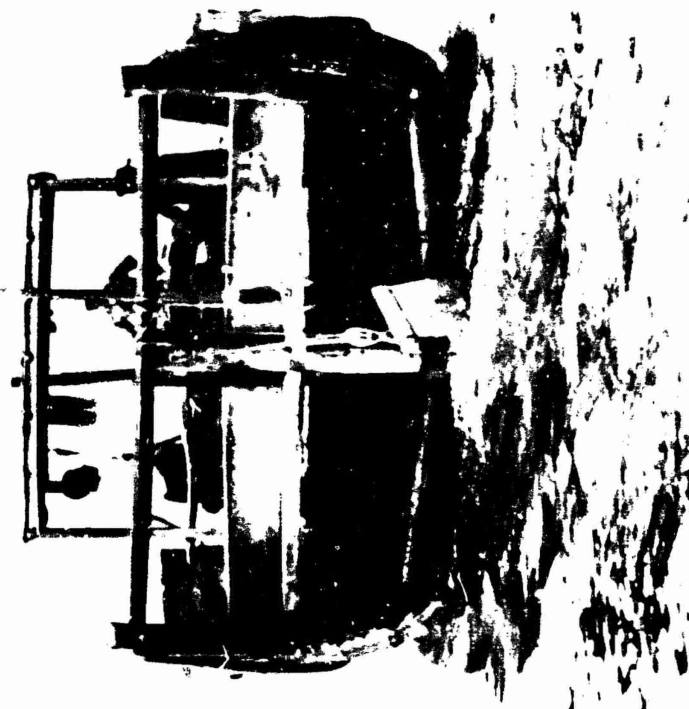


Construction Methods and Materials



(1) Retractable Rudder on This Chinese-Junk Type Hull is Raised and Lowered Through Trunk in Counter. (2) Block and Tackle Raises Chinese Barn-Door Type Rudder and Heavy Rudderpost Which Slides in Trunk. (1) Chiếc Bánh Lái Có Thể Kéo Lên Cao trên Kiểu V8 Thuyền Trung-Hoa này được Nâng Cao và Hạ Thấp Xuyên qua Ổ Chứa trong Lái Phụ. (2) Người ta Dùng Chốt và Móng để Nâng Cao Loại Bánh Lái Trung-Hoa Giống Hình Cánh Cửa và Trục Bánh Lái Nặng Trượt Trong Ổ Chứa.

2



Detection Clues for Stop and Search Operation

Những Điểm Đặc Biệt Trong Việc Khám Xét Thuyền



Detection Clues for Stop and Search Operation

To deter the infiltration of men and contraband materials into South Vietnam by water transport, ideally every craft sighted should be stopped and searched. However, the large numbers (estimated 64,000) of boats operating in the South Vietnam coastal waters generally make it impractical to stop and search every craft. Some basis is needed for selectively stopping and searching boats sighted during surface patrol.

No boat is above suspicion, regardless of how many times it has been stopped and searched. Because of greater tonnage, cargo craft may be more suspect than fishing boats. The Viet Cong use, and can be expected to use, whatever boats are available, the charters being based on intimidation or bribery, if necessary.

Any deviation of a craft from its usual pattern or area of operation makes that craft suspect and justifies stop and search action. An illegal craft or one operating illegally is most vulnerable to detection during the time it makes its move into a particular area to assume its legal cover.

"What is out of the pattern?" This is the basic question in determining whether to stop and search. First, the shape of the sighted boat is compared with those of the known boats to see if it is different or similar. Then, the behavior of the boat is compared with normal operating patterns to find what, if anything, is peculiar about it.

Differences are pinpointed by comparing actual observations with what is normal or typical. Matching the shape (class and type) of the sighted boat against the collected information on local boats is straightforward. It is more difficult to determine whether the pattern of behavior fits what is known about the operation of the boat under the circumstances. Many factors influence the normal operating pattern of a boat—particularly a fishing boat—and these must be learned by study and observation. These may be grouped for convenience into three categories (Figure 1):

1. Vessel: Shape (class and type), construction, and equipment.
2. Operation: Performance, fishing gear and technique, fish catch, fishing area, cargo and cargo route, and crew and crew behavior.
3. Environment: Weather conditions, water conditions, day or night, moon phase, season of year, government regulations, and social and religious influences.

Nếu muốn ngăn chặn hữu hiệu việc xâm nhập của người và hàng lậu vào Nam Việt-Nam bằng đường biển, thì theo lý thuyết phải chặn xét tất cả ghe thuyền trông thấy. Tuy nhiên vì số thuyền quá nhiều hoạt động ở miền duyên-hải Nam Việt-Nam (phỏng chừng 64,000 chiếc) cho nên người ta không thể thực hiện được việc chặn xét tất cả mọi thuyền. Trong khi tuần phòng trên biển người ta thường dựa trên vài điều cần cần thiết để chặn xét những thuyền bè.

Ta phải khả nghi tất cả mọi thuyền và không cần lưu tâm đến việc chúng đã bị chặn xét bao nhiêu lần rồi. Vì trọng tấn lon hơn các thuyền chở hàng hóa đáng nghi ngờ hơn các thuyền đánh cá. Việt Cộng sử dụng hoặc sẽ sử dụng bất kỳ loại thuyền nào họ có thể dùng được họ mượn thuyền bằng cách hăm dọa hay mua chuộc chủ thuyền, khi cần thiết.

Bất cứ thuyền nào hoạt động ngoài phạm vi hay ngoài vùng hoạt động đều đáng khả nghi và cần phải được chặn xét. Thuyền bất hợp pháp hoặc hoạt động bất hợp pháp để bị chặn xét nhất trong thời gian thuyền di chuyển vào một khu vực nào đó để cho có vẻ hợp pháp.

"Thuyền khác thường ở điểm nào?" Đó là câu hỏi chính yếu để xác định có nên chặn xét hay không. Trước hết, ta phải so sánh hình dáng của thuyền trông thấy với hình dáng của những thuyền mà ta đã biết để xem chúng có khác nhau hay tương tự như nhau. Rồi ta so sánh cách hoạt động của thuyền với cách hoạt động bình thường để thấy nó có gì khác biệt không.

Người ta thường nhận ra sự khác biệt bằng cách so sánh những nhận xét thực tế với những điểm bình thường hoặc đặc biệt. đem đối chiếu hình dáng (loại và kiểu) của một chiếc thuyền mà ta thấy với những chi tiết thu thập được về thuyền địa phương là 1 việc dễ làm. Việc xác định để biết thuyền hoạt động có đúng hay không với cách thức hoạt động bình thường trong những trường hợp nhất định mà ta đã biết là một việc khó làm hơn nhiều. Có nhiều yếu tố ảnh hưởng đến cách hoạt động thông thường của một thuyền—nhất là đối với thuyền đánh cá—và ta phải nhận biết những yếu tố đó bằng cách nghiên cứu và quan sát. Để cho tiện, người ta xếp các yếu tố trên thành 3 loại (Hình 1):

1. Hình dáng: (loại và kiểu) kiến trúc và trang bị dụng cụ.
2. Hoạt động: Cách chuyển vận; ngư cụ và kỹ thuật, cá đánh được, vùng đánh cá, hàng hóa và thủy trình chuyển hành hóa, thủy thủ và cách cư xử của thủy thủ đoàn.
3. Hoàn cảnh: Tình trạng thời tiết, tình trạng biển, ngày hay đêm, tình trạng mặt trăng, mà luật lệ của chính phủ và những ảnh hưởng tôn giáo và xã hội.

Những Điểm Đặc Biệt Trong Việc Khám Xét Thuyền

The experienced native seems to know instinctively what, if anything, is peculiar about the behavior of a boat. Actually, he quickly scans his store of learned and observed information about what the boat should be doing, and finds what is out of the pattern. To help narrow the identification problem, patrol personnel should learn to recognize the kinds of craft and their operating habits in a given patrol area, so that an unfamiliar boat will be detected readily and, for certain, will be stopped and searched. There is no substitute for the experience and familiarity of seasoned Vietnamese and U.S. personnel with local craft and their normal operating characteristics.

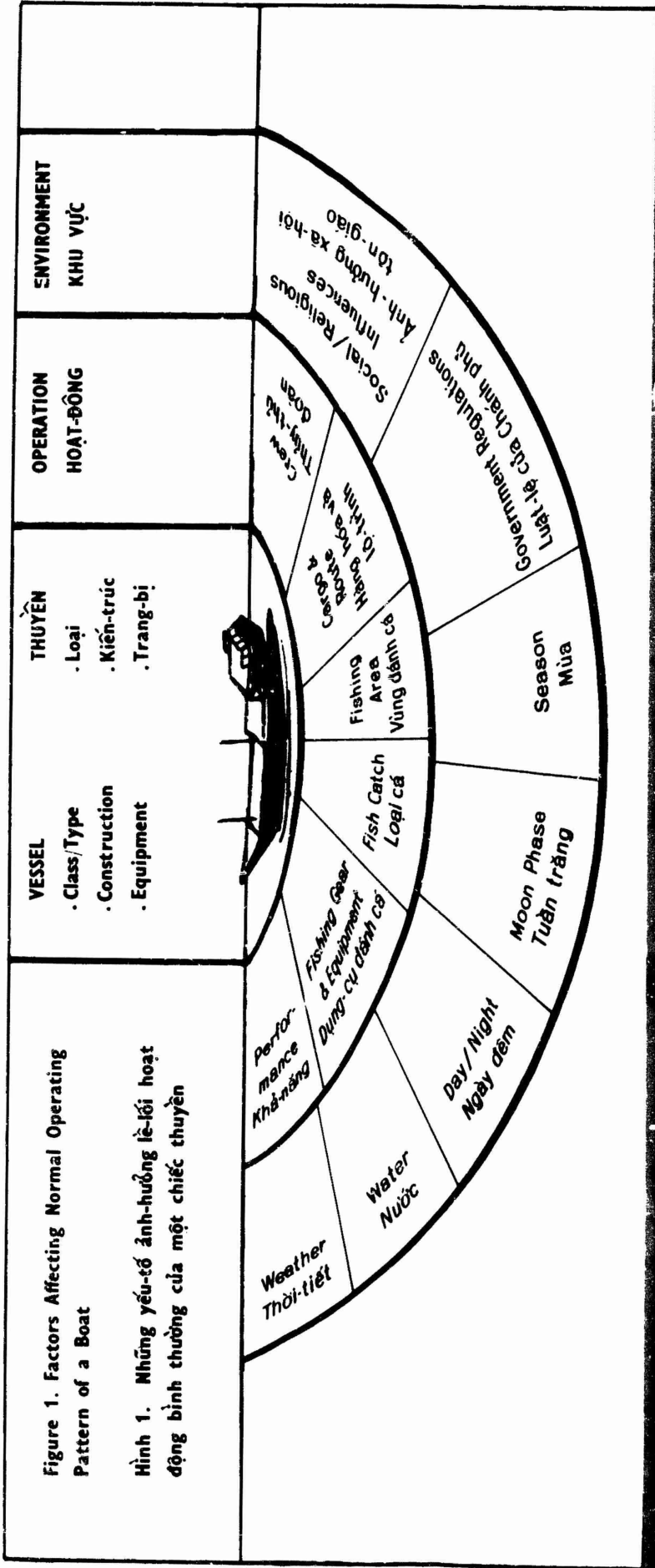
As a familiarization aid for incoming personnel, a list of stop and search clues is presented here. These provide well-founded bases for suspicion, and consequent stop and search action. They are based on the experience of knowledgeable Vietnamese and U.S. Navy operating personnel. This list should be used as a guide. Success in detection depends largely on the operating personnel being alert so as to anticipate new enemy tactics, and not becoming committed to a standard set of procedures.

Những người bản xứ có kinh nghiệm biết được 1 cách tự nhiên sự khác biệt, nếu có, trong cách vận chuyển một chiếc thuyền. Thực tế, họ đã kiểm điểm rất mau chóng những hiểu biết đã thu thập được và nhận biết ngay cách thức một thuyền vẫn thường hoạt động như thế nào, nếu có sự khác thường họ sẽ biết được ngay. Để giảm bớt những khó khăn trong việc nhận định thuyền, nhân viên tuần tiểu phải học hỏi cách nhận ra loại thuyền và những lẻ loi hoạt động trong một khu vực đã ấn định, như thế thuyền lạ sẽ bị phát giác nhanh chóng và chắc chắn sẽ bị chặn xét. Không thể thay thế các nhân viên lão luyện Việt-Mỹ có kinh nghiệm và quen thuộc với thuyền bè địa phương và những đặc tính hoạt động thông thường của chúng.

Dưới đây là một bản liệt kê những bí quyết chặn xét để giúp đỡ những nhân viên mới tới. Những bí quyết này cung cấp cho những cán bản vững chắc nghi ngờ và chặn xét thuyền. Những bí quyết này căn cứ vào kinh nghiệm hiểu biết của nhân viên đã tham dự tuần phòng thuộc Hải-quân Việt-Mỹ. Bảng liệt kê này cần được dùng như một bản hướng dẫn. Sự thành công trong việc khám phá thuyền phản lớn tùy thuộc vào sự khéo léo của nhân viên tuần phòng; để ước đoán những chiến thuật mới của địch và không cần theo các phương pháp tiêu chuẩn nào cả.

Figure 1. Factors Affecting Normal Operating Pattern of a Boat

Hình 1. Những yếu-tố ảnh-hưởng lề-lối hoạt động bình thường của một chiếc thuyền



Detection Clues for Stop and Search Operation

CLUES FOR STOPPING BOATS

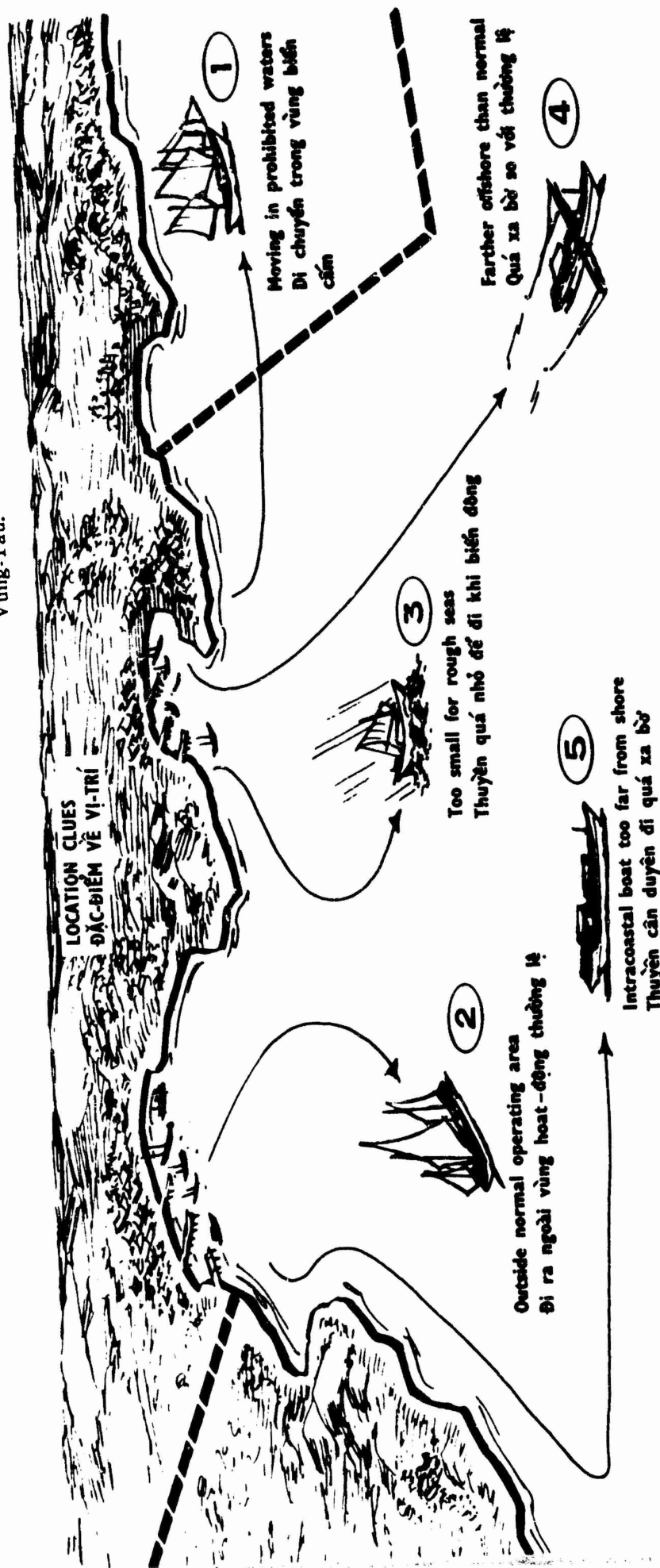
Location Clues

1. Movement of a boat in prohibited waters.
2. Operation of a boat outside its normal area, e.g., a Vietnamese craft from the Gulf of Thailand operating in the northern area. (The Quang Ngai sail-only cargo craft (C5-T13-B) and the Da Nang fishing boat (C5-T13-A) are investigated carefully when seen out of their home areas.)
3. Operation at sea when rough surf, high waves, or general inclement weather in the area have kept other boats ashore.
4. Fishing at a greater distance from shore than is normal for that particular type of craft or for that area, e.g., a fishing boat operating more than about 20 miles offshore in the 17th Parallel-o-Vung Tau area.

PHƯƠNG PHÁP CHẠM BẮT THUYỀN

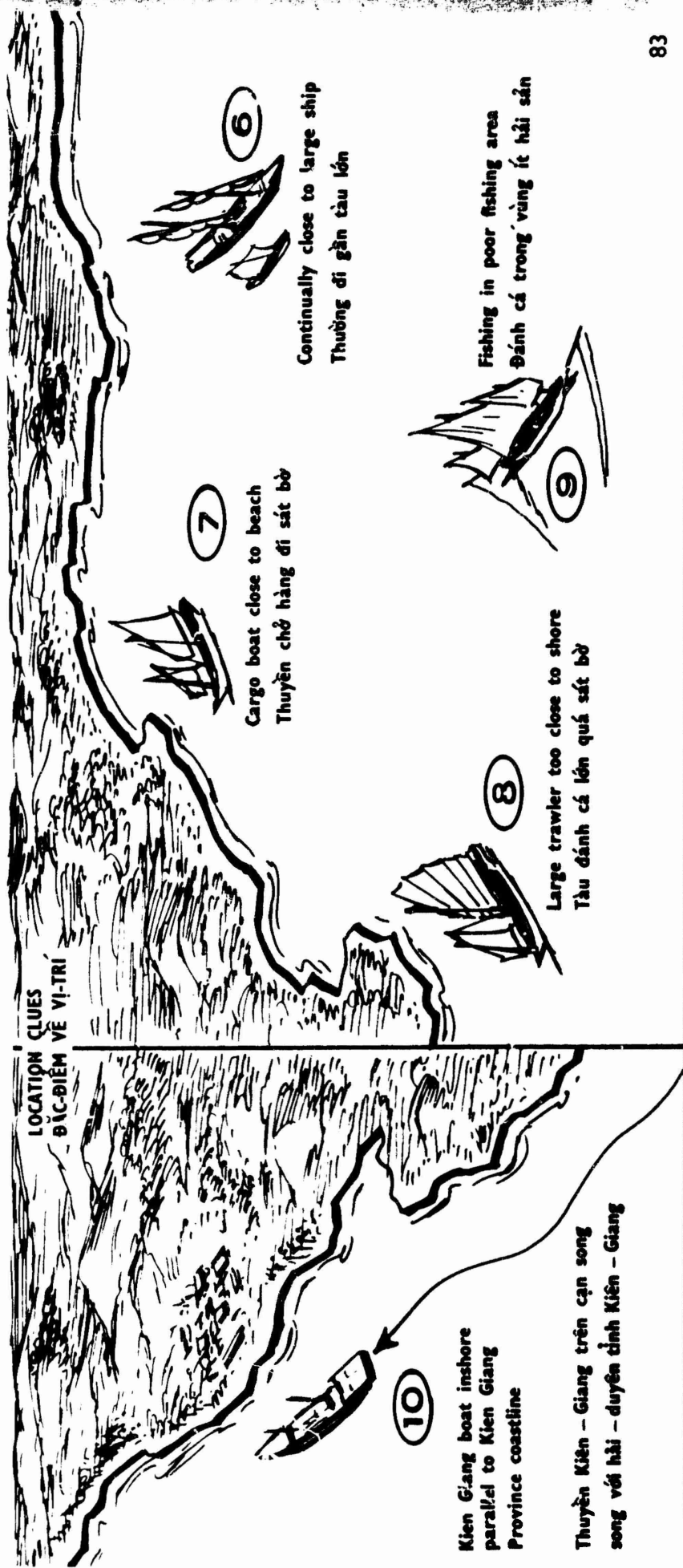
Yếu tố vị trí

1. Thuyền di chuyển trong vùng cấm.
2. Thuyền hoạt động ngoài phạm vi thường lệ. Thí dụ một chiếc thuyền Việt-Nam ở Vịnh Thái-Lan đến hoạt động ở khu vực miền Bắc (những thuyền chờ hàng Quảng-Ngãi hay buôn (C5-T13-B) và những ngư thuyền Đà-Nẵng loại (C5-T13-A) đều phải được chặn xét cẩn thận, khi chúng ra khỏi nơi cư cảng).
3. Thuyền hoạt động trong khi biển động, sóng lớn hay trong lúc thời tiết xấu mà người trong vùng giữ các thuyền của họ ở lại trên bờ trú ẩn.
4. Đánh cá xa bờ một cách khác thường đối với một loại thuyền nào đó hay một vùng nào đó. Ví dụ một ngư thuyền hoạt động xa bờ trên 20 hải lý trong vùng Vi-tuyến 17 đến Vũng-Tàu.



Những Điểm Đặc Biệt Trong Việc Khám Xét Thuyền

5. Operation of an intracoastal craft far out to sea, when normally that type of boat moves from point to point along and close to the coast.
6. Continual operation of a boat close to a large ship.
7. In coastal areas with few rivers, movement of a boat, especially a cargo boat, close to the beach.
8. Operation of a large Chinese trawler (30 m LOA) closer than 12 miles from shore.
9. Fishing around Cam Ranh Bay; this area is known to be poor for fishing.
10. Movement of a Kien Giang craft inshore parallel to the Kien Giang Province coastline. (A 3-mile baseline of prohibited waters has been established along part of the northern coast of Kien Giang Province in the Gulf of Thailand. As a result, the prime fishing areas for these boats are to the west of the offshore islands in the Gulf.)
5. Thuyền cận duyên hoạt động ngoài biển khơi ra trong khi đó bình thường loại thuyền này di chuyển từ nơi này đến nơi khác dọc theo sát ven biển.
6. Thuyền, hoạt động liên tục cạnh một tàu lớn.
7. Thuyền, đặc biệt là loại thuyền chở hàng di chuyển sát bờ trong những miền duyên hải và một vài con sông.
8. Một chiếc thuyền kéo lưới Trung-hoa lớn (chiều dài toàn thể là 30 m) hành nghề sát bờ biển dưới 12 hải lý.
9. Đánh cá chung quanh vịnh Cam-Ranh; miền này ai cũng biết là ít cá.
10. Thuyền Kiên-Giang hải hành sát bờ song song với ven biển tỉnh Kiên-Giang. (Người ta đã thiết lập một vùng cấm rộng 3 hải lý dọc theo ven biển phía Bắc tỉnh Kiên-Giang thuộc vịnh Thái-Lan. Do đó những vùng đánh cá chính cho những thuyền loại này là ở phía tây của các quần đảo ngoài khơi thuộc vịnh này).



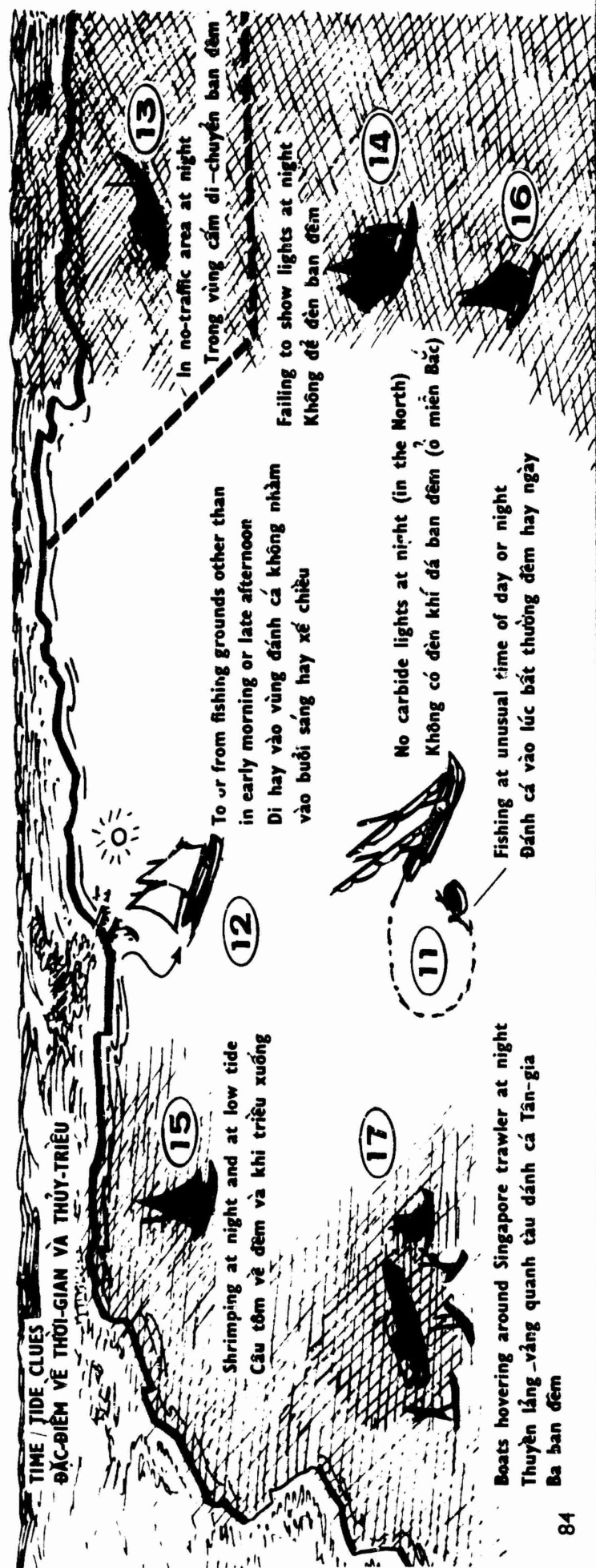
Detection Clues for Stop and Search Operation

Time/Tide Clues

11. Fishing at a time of day or night that is not normal for the particular type of craft.
12. Movement between fishing grounds and shore at any time other than early morning or late afternoon.
13. Nighttime movement in selected areas designated as no-traffic (or curfew or restricted) areas at night.
14. In areas where nighttime fishing is permissible, failure to display a light.
15. Operation of shrimp fishing boats in the Delta area at nighttime and low tide; shrimp fishing is normally done during daylight and at high tide.
16. In the northern area, nighttime operation of fishing boats without carbide lights; normally, boats in this area use such lights to attract fish, particularly squid.
17. Nighttime operation of trawlers off the Ca Mau Peninsula with many small boats hovering around the trawler.

Yếu tố thời gian và thủy triều

11. Đánh cá ban ngày hay ban đêm vào những giờ mà không phải là thường cho loại thuyền đặc biệt đó.
12. Thuyền di chuyển giữa khu vực đánh cá và bờ ngoài những lúc sáng tinh sương hay lúc nhá nhem tối.
13. Thuyền hoạt động ban đêm trong những khu vực được chọn là vùng cấm lưu thông ban đêm (giới nghiêm hay hạn chế).
14. Trong những khu vực được phép đánh cá ban đêm ngư thuyền không thấp đèn.
15. Hoạt động của những thuyền đánh cá tôm tại miền châu thổ ban đêm và lúc thủy triều xuống; bình thường người ta đánh tôm ban ngày và khi nước lớn.
16. Ở miền Bắc, thuyền không thấp đèn khi đi đánh cá ban đêm; vì bình thường thuyền ở vùng này dùng những đèn để nhử cá và đặc biệt là mực.
17. Tàu kéo lưới hoạt động về ban đêm ngoài khơi bán đảo Cà-Mau với nhiều thuyền con vây chung quanh.



Những Điểm Đặc Biệt Trong Việc Khám Xét Thuyền

Type of Movement

18. Movement of a boat at a high speed. (One craft stopped was doing 14 kt.)
19. Sudden breaking away of a boat from a group of boats.
20. Sudden increase in speed or change in course when visual contact is first made.
21. Continual and rapid movement of a boat, when all other boats in the area are busy fishing while anchored or moving about slowly.

Operating Characteristics

22. Solitary fishing by a seagoing boat when normally that type of craft operates in pairs.
23. Solitary operation by a large Chinese trawler; normally, these craft work in pairs.
24. Shuttling of a boat between a large ship and the shore.

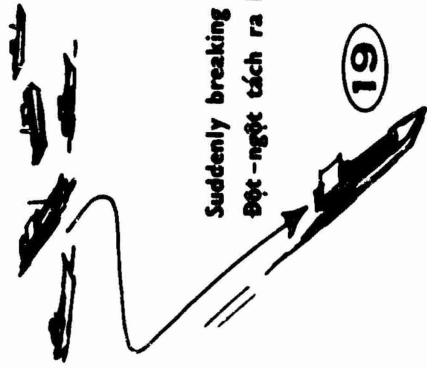
Cách đi thuyền

18. Thuyền đi thuyền với tốc độ cao có thuyền khi bị chân bắt đã chạy với tốc độ 14 gút.
19. Một thuyền bỗng nhiên tách khỏi đoàn.
20. Khi mới bị phát giác, thuyền đột nhiên tăng tốc độ hoặc thay đổi hướng đi.
21. Thuyền đi thuyền nhanh chóng và liên tục trong khi tất cả mọi thuyền khác đang neo hoặc đi thuyền chậm chạp lo đánh cá.

Đặc tính hoạt động

22. Một thuyền đánh cá biển hành nghề đơn độc trong khi đó bình thường các thuyền loại này hoạt động song phương.
23. Có khi thuyền lớn Trung-hoa hoạt động một mình, nhưng thực ra loại thuyền này thường hoạt động từng cặp một.
24. Một thuyền đi đi lại lại giữa thuyền lớn và bờ.

MOVEMENT CLUES ĐẶC-ĐIỂM VỀ CÁCH ĐI-CHUYỂN



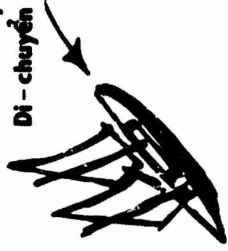
Suddenly breaking away from group
Đột-ngột tách ra khỏi đoàn

19



Continually moving while other boats are fishing
Đi-chuyển liên-tục trong khi các thuyền khác đánh cá

21

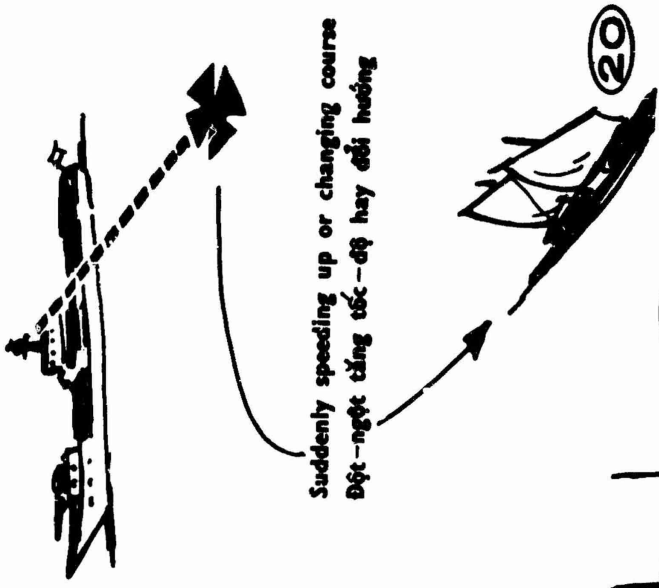


Moving faster than normal
Đi-chuyển nhanh hơn thường lệ

18



Moving faster than normal
Đi-chuyển nhanh hơn thường lệ



Suddenly speeding up or changing course
Đột-ngột tăng tốc-độ hay đổi hướng

20

Detection Clues for Stop and Search Operation

Appearance Factors

25. Classic Chinese Junk type sails on any sailing craft; many North Vietnamese boats have this type of rigging.
26. Eyes on any boat rigged with Chinese Junk type sails; most refugee craft from North Vietnam have no eyes.
27. A fancy boat operating in the northern area, where boats are normally very austere.

Specific Boats

28. The Da Nang-based basket-bottomed fishing boat (C5-T13-A); it is an excellent craft for infiltration purposes.
29. The Nha Trang all-wood sailing boat (C5-T11-E); it is capable of extensive coastal voyages (800 to 1,000 miles) and is suspected of being used by the VC for infiltration throughout the northeastern coast.
30. The Vung Tau-based, Chinese Junk sail-rigged, motor-sailing refugee boats. The C5-T11-B is of particular interest; when

Những yếu tố về hình dáng bề ngoài

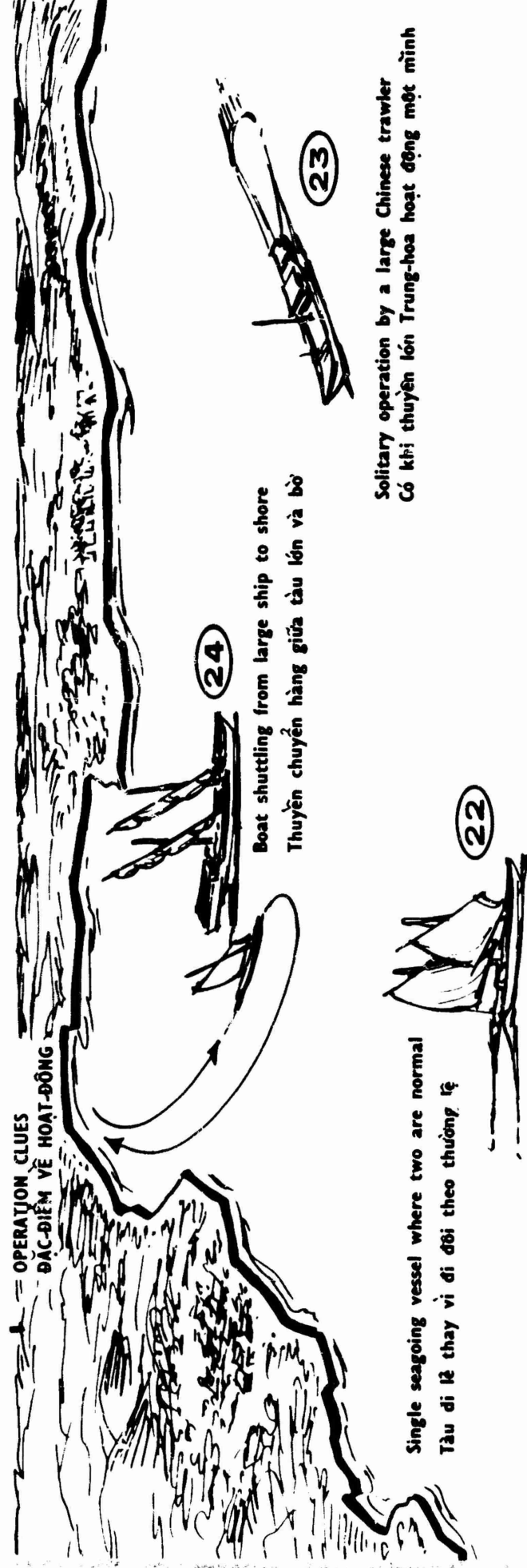
25. Bất cứ loại thuyền buồm nào dùng buồm kiểu cổ điển Trung-hoa; vì nhiều thuyền Bắc-Việt dùng buồm kiểu này.
26. Có vẽ mắt trên thuyền trang bị buồm kiểu Trung-hoa; phần lớn các thuyền từ này là Bắc-Việt vào không có mắt.
27. Một chiếc thuyền som lòe loẹt hoạt động ở phía Bắc, nơi mà người ta thường thấy các ghe thuyền rất đơn giản.

Những thuyền đặc biệt

28. Thuyền đánh cá có đáy hình thúng ở Đà-Nẵng (C5-T13-A) thuyền này rất tốt cho việc xâm nhập.
29. Thuyền buồm hoàn toàn bằng gỗ ở vùng Nha-Trang (C5-T11-E) có thể hải hành cận duyên trên những thủy lộ khá dài (từ 800 tới 1.000 hải-lý) và người ta nghi ngờ rằng Việt Cộng sử dụng loại thuyền này trong việc xâm nhập vào suốt miền duyên hải phía Đông Bắc.
30. Các thuyền di-cư Vũng-Tàu có buồm kiểu Trung-hoa chạy bằng buồm và máy hỗn hợp. Các loại C5-T11-B rất đáng

OPERATION CLUES

ĐẶC-ĐIỂM VỀ HOẠT-ĐỘNG



Boat shuttling from large ship to shore
Thuyền chuyển hàng giữa tàu lớn và bờ

Single seagoing vessel where two are normal
Tàu đi lẻ thay vì đi đôi theo thường lệ

Solitary operation by a large Chinese trawler
Có khi thuyền lớn Trung-hoa hoạt động một mình

Những Điểm Đặc Biệt Trong Việc Khám Xét Thuyền

rigged for sail only, it carries a fore and main mast, but when equipped with an engine, it normally carries only the main mast. A C5-T11-B under fore and main sail, and making a wake as though engine propelled, is immediately suspect.

31. The Quang Ngai sail-only cargo boat C5-T13-B; some fishermen and boatmen operating out of Quang Ngai are believed to sympathize with the VC.

CLUES FOR SEARCHING BOATS

Official Papers

1. Lack of proper official boat and crew papers.
2. Deviations between official papers and actual conditions.

Appearance/Characteristics of Crew

3. A recent, neat haircut on a professed or apparent crewman.

chú ý; khi chỉ sử dụng buồm, khi có mang theo cột buồm mũi và cột buồm lòng, nhưng khi sử dụng máy, người thường chỉ mang theo cột buồm lòng mà thôi. Phải khá nghi ngay tức khắc thuyền C5-T11-B nào dùng buồm mũi và buồm lòng mà khi chạy có để lại phía sau lái một vết sóng giống như vết sóng do chân vịt tạo nên.

31. Thuyền chở hàng chạy buồm ở Quảng-Ngãi (loại C5-T13-B). Một số phủ và lái đồ hành nghề ngoài khu vực Quảng-Ngãi thường có cảm tình với Việt Cộng.

PHƯƠNG SÁCH KHÁM XÉT THUYỀN

Giấy tờ chính thức

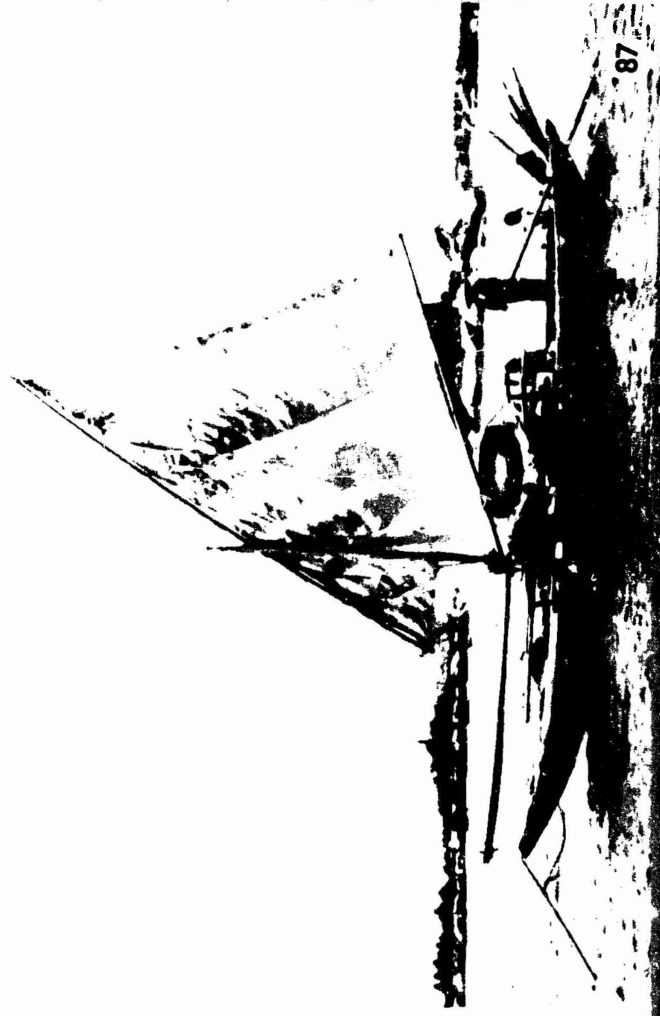
1. Thiếu giấy tờ chính thức, thích hợp của ghe và của thủy thủ đoàn.
2. Có sự sai lệch giữa giấy tờ chính thức và những điều kiện hiện tại.

Diện mạo và đặc điểm của thủy thủ

3. Một mái tóc mới hớt sạch sẽ của kẻ tự xưng là thủy thủ hoặc có dáng dấp là thủy thủ.

C5-T11-G (above), C5-T11-E (below)

C5-T11-G (trên), C5-T11-E (dưới)



Detection Clues for Stop and Search Operation

4. The absence of a sun tan on a professed or apparent crewman.
5. The cared-for condition of the hands of a professed or apparent fishing-boat crewman.
6. The inability of a fishing-boat crewman, when requested, to repair a net with reasonable skill.
7. Awkwardness in the handling of fishing gear by a professed or apparent crewman upon request.
8. Deviations in the accent or dialect of the crew and passengers from those normal to the professed area(s) of origin.
9. The inability of a crewman to recite the Lord's Prayer, when on being questioned he professes to be Catholic.
10. For a cargo craft, the resemblance of the crew to farmers rather than traders.

Condition of Boat

11. For a fishing boat, the lack of the characteristic fish smell.
12. Apparently empty boats; granular contraband is sometimes

4. Một nước da không xạm nắng của kẻ tự xưng là thủy thủ hoặc cố dăng đắp thủy thủ.

5. Bàn tay được chăm sóc của kẻ tự xưng là thủy thủ lạy có dăng đắp một ngư phủ.

6. Khi yêu cầu sửa chữa lưới, ngư phủ không có khả năng sửa chữa một cách khéo léo đúng mức.

7. Khi được yêu cầu, kẻ tự xưng là thủy thủ hoặc cố dăng đắp thủy thủ tỏ ra lúng túng trong việc xử dụng ngư cụ.

8. Giọng nói hay thổ ngữ của thủy thủ hoặc hành khách khác biệt với thổ ngữ hoặc giọng nói xuất xứ mà người ta đã khai.

9. Khi chất vấn một thủy thủ tự khai là người theo đạo Thiên Chúa, nhưng anh ta lại không đọc được kinh lạy cha.

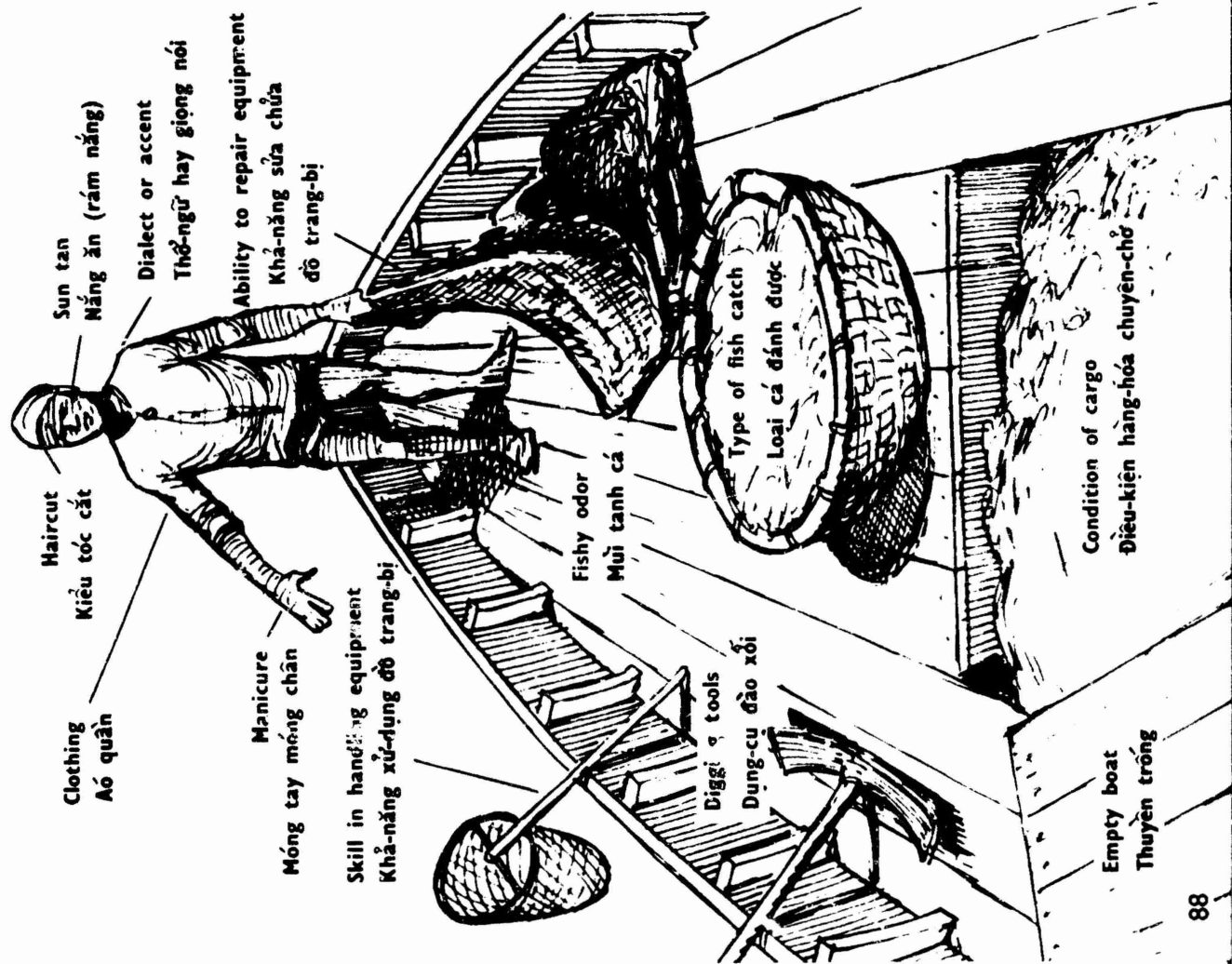
10. Trên thuyền chỗ hàng thủy thủ đoàn trông giống nông dân hơn là thương gia.

Tình trạng thuyền

11. Trên ngư thuyền, người ta không ngửi thấy nhiều mùi cá.
12. Bề ngoài, thuyền có vẻ trống không, một đôi khi người ta dấu các hàng lậu loại nhỏ dưới những mái tôn hoặc

Crew, Boat, and Cargo Appearance Clues

Đặc-Điểm Về Thủy Thủ Đoàn, Thuyền và Vẽ Ngoài Của Hàng Hóa



Những Điểm Đặc Biệt Trong Việc Khám Xóc Thuyền

concealed under metal sheet roofs and/or deck boards, and in water or ice containers.

13. Unusually low freeboard for the kind of cargo supposedly being carried.

Condition/Appearance of Cargo

14. Fish on board that are not native to the normal or indicated fishing area for that craft.
15. Apparently aged condition of selected cargo, such as salt; it may be a cover material used on the current and on previous trips.
16. Out-of-place tools such as mattocks and shovels; such tools may be used to bury contraband after unloading on shore.

dưới những ván boong hay trong những thùng chứa gạo hoặc chứa nước.

13. Thuyền chìm xuống quá sâu, khác thường không phù hợp với trọng lượng của loại hàng hóa thuyền đang chở;

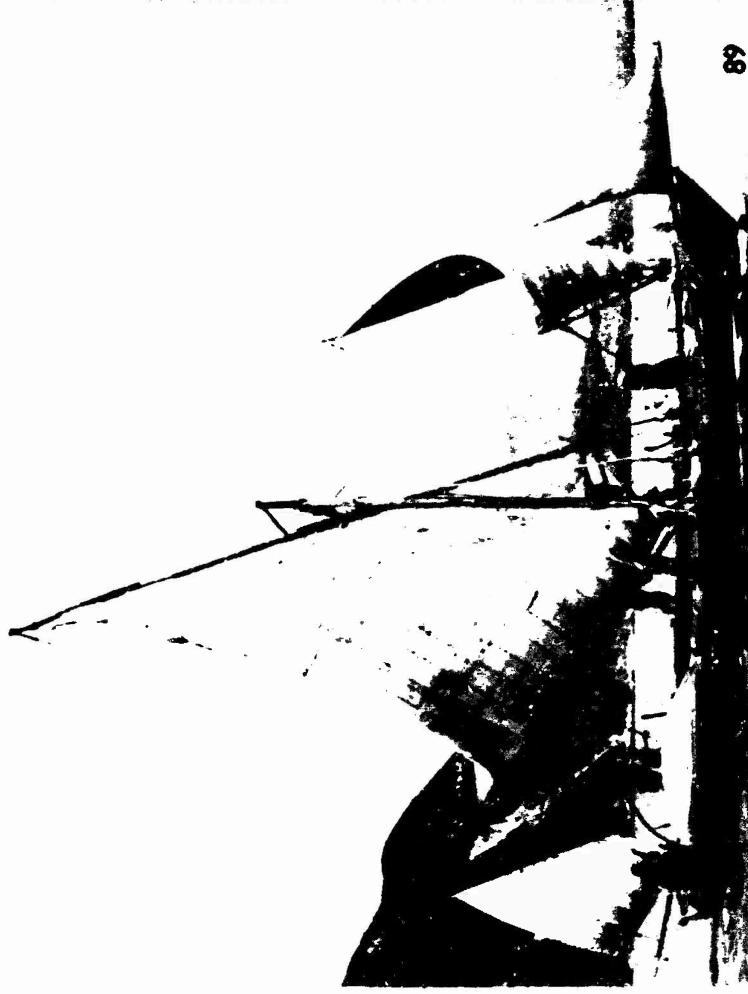
Tình trạng và bình diện hàng hóa

14. Cá trên thuyền không phải là loại cá ở vùng gần cá ăn định cho loại ngư thuyền này.
15. Tình trạng bề ngoài cũ kỹ của loại hàng đã lựa chọn, chẳng hạn như muối, các hàng hóa đó chỉ là đồ vật để che phủ (đồ lậu) được dùng trong chuyến hành trình hiện tại hoặc quá khứ.
16. Các dụng cụ như cuốc và xẻng được để không đúng chỗ; như những dụng cụ này có thể được dùng để chôn giấu những hàng lậu sau khi hàng đã được bốc lên bờ.

CS-T11-B (left), CS-T13-B (right).



CS-T11-B (trái), CS-T13-B (phải).



Detection Clues for Stop and Search Operation

Contraband

Contraband—illegal cargo—is more than guns, ammunition, and explosives; it is strategic materials and black market commodities as well (Table I). Strategic materials are directly associated with the manufacture of weapons and ammunition. Many consumer items and medicines are contraband because they are necessary for the feeding and care of Viet Cong troops and because the great civilian demand for them promotes hoarding and black market trading.

Table I. Concealment of Contraband Other Than Weapons and Ammunition

Contraband	Concealment
Strategic	
Pipe	Under planking ; in or under granular cargo
Sheet iron	Fake cabin roofs and cargo covers
Wire	Fake rigging ; in or under granular cargo
Mercury	Towed in tins under water ; in rice containers
Acid	Bottles hidden in hold and camouflaged by rice or corn
Salt peter, sulphur	Spread on deck or cabin roof and covered with cloth or metal
Engines	Under other cargo
Black Market	
Rice, milk, corn	Often as excess of regular cargo, or mixed with other cargo
Penicillin, streptomycin	Towed under water in metal containers, or, in powder form, spread out and covered
Alcohol	Towed under water in metal containers
Bandages	In or under granular cargo

Hàng lậu

Hàng lậu hay hàng hoá bất hợp pháp còn nguy hiểm hơn cả súng, đạn dược và thuốc nổ, đó là những vật liệu chiến lược và các hàng hoá chợ đen (bảng I). Vật liệu chiến lược liên hệ trực tiếp với sự chế tạo vũ khí và đạn dược. Nhiều đồ vật dùng để tiêu thụ và thuốc men cũng là hàng lậu bởi vì chúng rất cần thiết cho việc nuôi dưỡng và săn sóc binh lính Việt Cộng và bởi vì nhu cầu của dân chúng đối với các đồ vật kể trên qua lớn lao để đưa tới sự đói khổ tích trữ và việc buôn bán chợ đen.

Bảng I. Sự Cất đầu Hàng Lậu Ngoài Vũ Khí và Đạn Dược

Hàng lậu	Nơi cất đầu
Chiến lược	
Các loại ống	Dưới ván, ở trong hoặc ở dưới hàng hoá nhỏ vụn
Sắt lá	Các mui giả hoặc tân phủ hàng hoá
Dây sắt	Các dây buộc giả ở trong hoặc dưới hàng hoá nhỏ vụn
Thủy ngân	Đổ trong hộp thiếc và kéo dưới nước, trong các thùng gạo
Acit	Trong các chai để trong hầm thuyền gạo hay bắp được rải lên trên để ngụy trang
Hoả tiêu, diêm sinh	Trải trên boong hoặc trên nóc mui và được bao phủ bằng các tấm vải hoặc tấm kim loại
Máy móc	Ở dưới các hàng hoá khác
Chợ đen	
Gạo, sữa, bắp	Thường là số hàng thặng dư bình thường hay được để lẫn lộn với các hàng hoá khác
Penicilline, streptomycine	Đựng trong các bình chứa bằng kim loại và được kéo dưới nước, hoặc dưới hình thức bột chúng được trải ra và phủ kín lại
Rượu alcohol	Đựng trong các bình chứa bằng kim loại và được kéo dưới nước
Băng cứu thương	Ở trong hoặc ở dưới các hàng hoá vụn

Những Điểm Đặc Biệt Trong Việc Khám Xét Thuyền

Strategic materials include pipe, sheet iron, and wire. These seemingly harmless items can end up in not-so-harmless mortars and claymore mines. Mercury, acid, salt peter, and sulphur are vital to the manufacture of explosives. Diesel and gasoline engines can obviously be used for propelling land vehicles and boats and for turning electric power generators.

Black market contraband includes such common items as rice, milk, corn, alcohol, and bandages, as well as such obviously vital drugs as penicillin and streptomycin. All of these products are useful to both the Viet Cong and the civilian populace; the Viet Cong, as well as private profiteers, can make high profits by selling them on the black market.

It should be emphasized that most contraband items are legitimate cargo when accompanied by the appropriate documents as outlined later under "Registration/Identification of Vessels and Crew". It is the ship which carries unrecorded or unregistered cargo that is of interest here. However, it is not likely that privately owned craft, as differentiated from official government or military vessels, will be found legally transporting weapons, ammunition, and explosives under the present circumstances in South Vietnam.

The following information on contraband, possibilities for concealing it, and hints for uncovering it are based on the experiences of patrol personnel in South Vietnam. Other new and better methods will certainly be used for concealing contraband, and new techniques will be used to expose it.

Vật liệu chiến lược gồm có ống sắt, sắt tấn và dây sắt. Các đồ vật có vẻ như vô hại kể trên có thể làm thành súng cối và mìn định hướng không kém phần tai hại. Thủy ngân, axit, hoả tiêu và diêm sinh là những thứ thiết yếu trong việc chế tạo thuốc súng. Hiển nhiên là các máy chạy bằng diesel hay bằng xăng có thể được dùng để vận chuyển xe cộ hoặc đẩy thuyền bè và để làm chạy máy phát điện.

Những hàng hoá chợ đen lậu thuế gồm những thứ thông thường như: gạo, sữa, bắp, rượu cồn, băng cứu thương cùng những dược phẩm cần thiết như thuốc trụ sinh penicilline và streptomycine. Tất cả các sản phẩm trên đều ích lợi cho cả Việt Cộng lẫn dân chúng, Việt Cộng cũng như những kẻ đầu cơ có thể kiếm lợi rất nhiều bằng cách bán chợ đen các sản phẩm trên.

Cũng cần nhấn mạnh là phần lớn các hàng lậu thuế là những hàng hoá hợp pháp khi có kèm theo những giấy tờ thích ứng mà chúng

tôi sẽ nêu lên sau đây ở phần "Đăng bộ/lý lịch thuyền bè và thủy thủ". Ở đây cần lưu ý đến chính các thuyền bè có chỗ hàng hoá không được khai báo hoặc liệt kê vào sổ. Tuy nhiên, trong tình cảnh hiện tại ở miền Nam Việt-Nam, ngoài những thuyền bè của Chính Phủ hoặc các chiến hạm, có lẽ những thuyền tư nhân không được phép chở vũ khí, đạn dược và chất nổ.

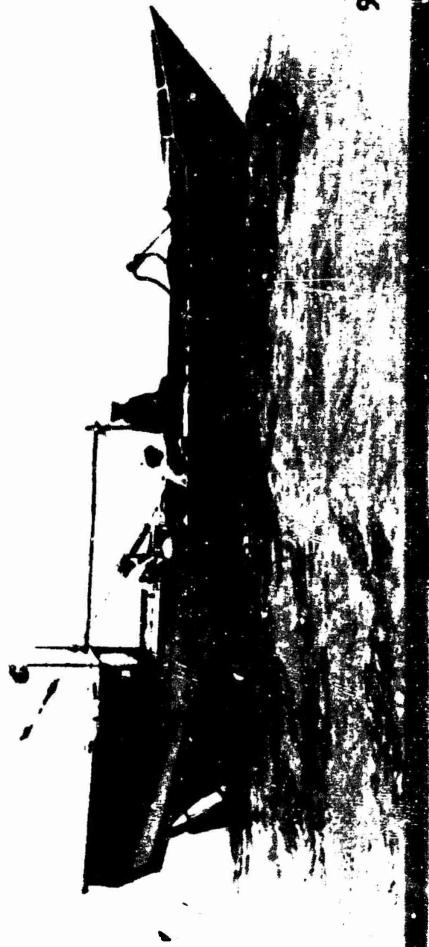
Dựa trên những kinh nghiệm của các nhân-viên tuần tiễu ở Nam Việt-Nam, sau đây là những chỉ tiết về hàng lậu thuế những trường hợp dấu hàng có thể xảy ra cùng những phương pháp đề-nghị để khám phá ra hàng lậu. Những phương pháp này lấy từ kinh nghiệm của những nhân-viên tuần dương ở Nam Việt-Nam. Chắc chắn sẽ có nhiều phương pháp mới và tân kỳ khác dùng trong việc dấu dấu hàng lậu, nhưng cũng có nhiều kỹ-thuật mới sẽ được sử dụng để khám phá hàng lậu.

Cách dấu hàng lậu và khám phá hàng lậu

Cách kiến trúc thuyền giúp cho người ta nhiều điều kiện để có thể cất dấu hàng hoá (hình 2). Các khoang lớp 2 lớp hoặc hầm có thể dùng để dấu các chất bột, chứa hàng hoá. Người ta trải bột lên trên mái xông đẩy lại bằng một mái khác bằng kim loại. Vì người ta không cần dấu hàng hoá nào khác, cho nên phương pháp dấu cất kiểu trên có lợi điểm là chiếc thuyền trông có vẻ như là thuyền trống. Đối với các thuyền trống, người ta chỉ khám cho lấy lệ hoặc không khám xét gì cả.

Contraband is sometimes concealed under overhanging poop.

Hàng lậu đôi khi được dấu dưới bững treo.



Detection Clues for Stop and Search Operation

Concealment and Detection

The structure of a boat provides several possibilities for concealing cargo (Figure 2). A double roof on a cabin or cargo hold can be used to conceal powdered materials. The powder is spread over the normal roof and then covered by a sheet metal roof. Since no other cargo is needed for concealment, this method has the advantage that the boat appears to be empty. Empty boats are searched perfunctorily or not at all.

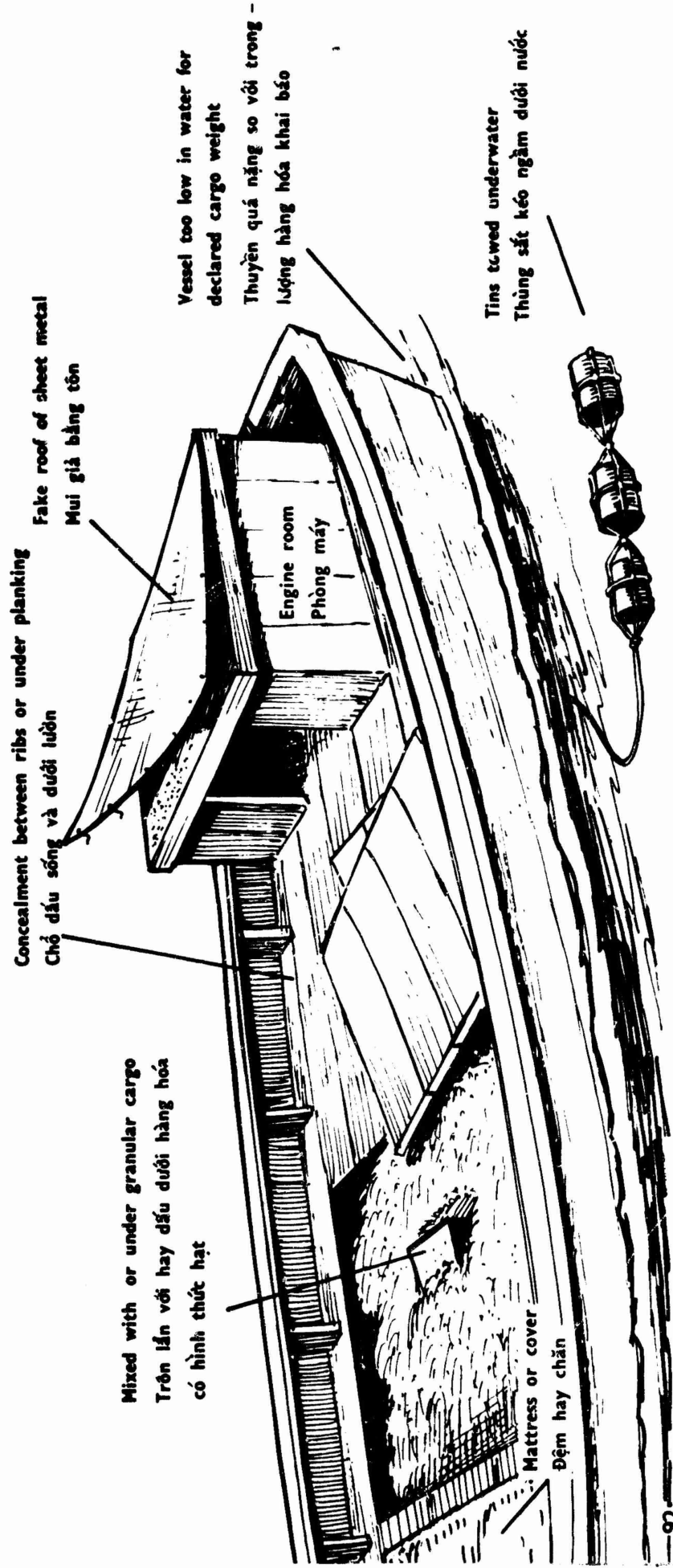
Powdered materials such as sulphur and saltpeter, and liquids such as acid and mercury can be concealed in the hold. The powders are spread on the deck of the hold and covered by a nylon sheet and mattress. Corn or rice is then placed on top of the covering material

Người ta có thể giấu trong hầm những chất bột như hoá tiêu, diêm sinh và những chất lỏng như axit và thủy ngân. Các chất bột được trải lên trên sàn hầm xong, được phủ bằng một lớp nylon và nên sau đó người ta đổ bắp và gạo lên trên để ngụy trang bột. Cũng vật axit đựng trong những chai cỡ 0,175 được cất trong hầm cỡ van gỗ bao phủ và ngụy trang bằng gạo và bắp. Thủy ngân được chở đi từng lượng nhỏ, dưới 10 kilo và để trong các thùng chứa gạo. Như vậy, trong khi khám xét các thùng chứa, điều quan hệ là phải nhắc bóng những thùng đồ lên, phải ngửi và phải soi ra. Một thùng có đựng thủy ngân sẽ có sức nặng khác thường, đôi khi thủy ngân được pha trộn với các chất khác.

Trên những thuyền có sườn, đồ lậu có thể được giấu ở giữa những đã cong ở vỏ thuyền và giữa các ván ở bên trong. Những thuyền

Figure 2. Typical Contraband Hiding Places

Hình 2. Các nơi giấu hàng lậu điển hình



as a camouflage. Similarly, acids are carried in the hold in 0.75-liter bottles, covered with boards, and camouflaged with rice or corn. Mercury is carried in small quantities, i.e., less than 10 kg, and is stored in rice containers. Thus, lifting, smelling, and sampling are important in checking containers. An unusually heavy container may hold mercury, sometimes mixed with other substances.

In boats having ribbed construction, contraband may be hidden between the ribs, hull, and internal planking. Loose planking among the ribs and freshly nailed planking are suspect.

Mixing contraband with legitimate cargo is often used for concealment. Probes can usually locate contraband containers buried in sand, gravel, or grain, but this is very difficult when the containers are at the bottom of a pile of heavy cargo. Similarly, heavy cargo containers are good camouflage because they are difficult to move in the searching operation. Searching is tedious, and often there is no place to pile the removed cargo during the "digging" process.

The overhanging poop on Class 1 and Class 2 vessels provides an often-overlooked hiding place. Small parcels shielded from view by normal side panelling can be fastened in the understructure of the poop.

Sealed metal containers of medicine and other high-value commodities are sometimes towed under water behind the boat on a 10 m length of strong cord. Running a pole under water along the length of the keel usually detects any attached lines or containers.

Careful checking of a suspect vessel's papers is a vital step in contraband detection. A 10-day permit is required for the movement of strategic cargoes. The purpose of the 10-day limit is to insure that the permit will be used for only one shipment of cargo. Nevertheless, smugglers try to move the legal cargo as quickly as possible, and, within the same 10-day period, make a second illegal shipment of the same quantity of the same cargo on the same permit.

The quantity of cargo must agree with the amount specified on the manifest. Sometimes this amount is falsified. More often, the actual cargo exceeds the authorized amount. Small discrepancies often go unchallenged—as illegal operators hope they will. But these slight overages, when multiplied by many boats, can add up to an appreciable quantity. Heavy contraband concealed by normal cargo causes a boat to be overweight for the listed cargo. In one instance, the observation that the weight of the cargo declared in the manifest would not cause the boat to lie so low in the water led to the arrest of smugglers.

nào có vấn đề đóng vào khung một cách lỏng lẻo hoặc vừa mới được đóng vào khung là những thuyền khả nghi.

Trong việc che dấu hàng lậu, người ta thường để chúng lẫn lộn với hàng hoá hợp pháp khác. Khi đồ xét, người ta thường tìm được những thùng hàng hoá lậu chôn dưới cát, sỏi hoặc ngũ cốc. Nhưng sự tìm kiếm sẽ rất khó khăn khi các thùng chứa đồ lậu được đặt dưới đáy một chõng hàng hoá nặng. Cũng vậy, những thùng chứa hàng nặng là những vật dùng để nguy trang rất tốt vì khó nhấc đi chỗ khác, khi khám xét thuyền. Sự khám xét thường cực nhọc, buồn tẻ và người ta thường không có chỗ khác để xếp các hàng hoá được dỡ lên trong công cuộc tìm kiếm hàng lậu ở dưới đáy.

Trên các thuyền loại 1 và 2 phần boong lái vênh lên thường thường là nơi để che dấu hàng mà ít người để ý đến. Những gói hàng nhỏ giấu kín trong thuyền dọc theo 2 bên luôn có thể được bước vào phía dưới boong lái.

Những bình chứa thuốc men bằng kim loại có xi kín và các vật dụng khác có giá trị đối khi còn được kéo dưới nước, phía sau thuyền bằng một dây thừng chắc và dài 10 m. Dùng một chiếc sào, chọc xuống nước và di chuyển nó dọc theo sông thuyền thường có thể giúp ta khám phá ra các bình chứa và các dây buộc.

Kiểm soát kỹ lưỡng giấy tờ trên một chiếc thuyền khả nghi là một giai đoạn chính yếu trong việc khám phá hàng lậu. Một giấy phép có hiệu lực trong 10 ngày phải được cần đến trong sự di chuyển các hàng hoá chiến lược. Sở dĩ chính quyền chỉ cấp giấy phép có hiệu lực trong 10 ngày thôi là vì họ muốn chắc rằng giấy phép đó chỉ có thể dùng được để chở một chuyến hàng mà thôi. Tuy nhiên, các tên buôn lậu thường cố gắng di chuyển hàng hoá hợp pháp thật mau và như vậy, trong thời hạn 10 ngày, họ chở một chuyến hàng bất hợp pháp thứ hai cùng một số lượng, cùng một món hàng và dùng cùng một giấy phép.

Số lượng hàng hoá phải đúng với số lượng ghi rõ trong tờ khai. Đôi khi người ta giả mạo số lượng này. Thường thường số hàng hoá chở trên thuyền nhiều hơn số lượng hàng hoá được phép chở. Hàng hoá chở nhiều hơn đôi chút thường cũng chẳng bị rắc rối chi cả, các tay đầu cơ bất hợp pháp thường hy vọng như vậy. Tuy nhiên nếu số lượng nhỏ chở dư đó, nhân với số thuyền chở sẽ tạo thành một số lượng hàng hoá đáng kể. Những hàng nặng lậu thuế dấu trong các hàng hoá thường, làm cho chiếc thuyền trở nên quá nặng so với số lượng hàng hoá ghi trong sổ. Có lần người ta đã bắt được các tay buôn lậu là vì họ nhận thấy rằng sức nặng của số hàng hoá ghi trong tờ khai không thể nào lại có thể làm cho chiếc thuyền chìm xuống sâu quá như vậy.

Registration/Identification of Vessels and Crew

Thẻ Thực Đăng Bộ-Lý Lịch Tàu Bè Và Thủy Thủ Đoàn



Registration/Identification of Vessels and Crew

Number and letter code shows that this is a sail and motorized fishing boat registered at Phan Rang.

Số án-tế và chữ cho biết đây là một thuyền buồm đánh cá oo trang-bi đồng-cá ở Phan-Rang.



Thẻ Thúc Đăng Bộ-Lý Lịch Tàu Bè Và Thuyền Thủ Đoàn?

Official Registration of Vessels

Every one of approximately 64,000 South Vietnamese coastal watercraft is required to be registered with one or more RVN Government agencies. Each boat is further required to carry certain registration and identification documents. Table 1 shows the identification and document requirements for various tonnage classes of vessels and the agencies responsible for jurisdiction. The succeeding pages illustrate the various documents which are carried. These requirements and documents are subject to change; patrol personnel should watch for such changes.

Requirements for RVN Vessels Less Than 100 Gross Tons

The vast majority of craft operating in the coastal waters of Vietnam are smaller than 100 gross tons. These vessels are supposed to have a registration number and carry on board a registration book, a crew list, a cargo manifest (if a cargo vessel), and other papers.

The registration number of each craft is a code which indicates the place of registration, number of the boat, principal use, and means of propulsion. Figure 1 explains the registration coding system. This number may be displayed in any of several locations on the boats, e.g., on the bow, amidships, across the stern, or on the cabin bulkheads. When the registration port of a boat is changed, or its hull altered to permit engaging in a different principal use, or its means of propulsion changed, a report must be made to Cu'ams. The registration number is then modified to reflect the change. Sometimes the boat owners do not remove the old registration numbers.

Figures 2 and 3 show reproductions of pages from the official registration book together with an English translation indicating the type of information contained in the book. The book is about 13 x 20 cm in size.

Figures 4 and 5 are reproductions of the standard cargo manifest form. This manifest lists all cargo carried and must bear the stamp of each inspection or check point through which the boat has passed.

The crew list contains a record of the name, age, address, and identification number of each crew member for each voyage of the vessel.

Figure 6 shows the crew list which is carried on vessels smaller than 30 gross tons. This crew list must also be carried on vessels larger than 30 gross tons if the crew of the vessel is non-professional. If the crew of these larger craft is professional, i.e., each man has special training and is licensed or certified for working in a certain capacity such as radio operator, engineer, etc., the craft carries a large folder about 50 x 32 cm containing information on ship and crew.

Sự đăng bộ chính thức các tàu bè

Bất cứ chiếc thuyền nào hải hành trên duyên (phóng định chừng 64.000 chiếc) đều phải được đăng bộ ở một hay nhiều cơ quan của Chính-Phủ Việt-Nam Công-Hoà. Vả lại, mỗi thuyền phải mang theo một số tài liệu đăng ký và lý lịch thuyền. Bảng 1 mô tả các tài liệu lý lịch áp-dụng cho đủ loại tàu có đôn số khác nhau cùng các cơ-quan có thẩm quyền liên hệ. Những trang kế tiếp đề cập đến những tài liệu phải mang theo ghe. Những thẻ thúc đăng bộ và các tài liệu này có thể thay đổi; các tuần viên cần phải lưu tâm đến vấn đề này.

Những thẻ lệ cần thiết cho các tàu bè Việt-Nam Công-Hoà dưới 100 đôn số

Đại đa số các ghe thuyền di chuyển trong Hải-phân duyên hải Việt-Nam đều có trọng tấn dưới 100 đôn số. Các thuyền này thường có một số đăng bộ và mang trên thuyền một số đăng bộ (thuyền ba), một bảng kê khai hàng hoá (nếu là thường thuyền) một danh sách thủy thủ đoàn cùng những giấy tờ khác.

Số đăng bộ của mỗi chiếc thuyền là ám hiệu chỉ rõ nơi đăng bộ, số của chiếc thuyền, công dụng chính của nó cùng động lực dùng đẩy thuyền. Hình 1 giải thích hệ thống ám hiệu đăng bộ. Số này có thể viết lên bất cứ chỗ nào trên thuyền. Thí dụ như trên mũi tàu, trên các phần ở giữa thuyền, ngang lái thuyền hoặc trên vách của mũi thuyền. Khi bến đăng bộ của một chiếc thuyền đổi, hay vỏ thuyền được biến đổi để dùng vào công việc khác hoặc động lực đẩy thuyền thay đổi thì thuyền chủ phải lập báo cáo trình Nha Quan Thuế. Bấy giờ số đăng bộ sẽ được sửa đổi cho phù hợp với sự biến cải của thuyền.

Hình 2 và 3 là các bản sao những trang trong cuốn số đăng bộ chính thức cùng với phần dịch ra Anh-ngữ mô tả nội dung số.

Hình 4 và 5 là một bản sao mẫu tờ khai hàng hoá. Tờ khai này liệt kê tất cả các hàng hoá mang trên thuyền và phải đóng dấu mỗi khi được khám xét hoặc mỗi khi tàu đi qua một trạm kiểm soát.

Mỗi chuyến đi, thuyền phải mang theo một danh sách thủy thủ ghi rõ tên, tuổi, địa chỉ cùng số thẻ kiểm tra của mỗi nhân viên.

Hình 6 là danh sách thủy thủ áp dụng cho loại thuyền dưới 30 đôn số hoặc giả trên 30 đôn số mà không có thủy thủ chuyên nghiệp. Trường hợp thủy thủ đoàn những thuyền trên 30 đôn số được huấn luyện và có chứng chỉ chuyên nghiệp, tỷ dụ như vô tuyến viên, cơ khí viên, v.v... những tàu này cần phải mang theo 1 hồ-sơ thủy thủ bộ lớn, kích thước 50 x 32 phân, mô tả một phần đặc tính con tàu và thủy thủ đoàn một cách chi tiết.

Registration/Identification of Vessels and Crew

Table 1. Identification and Document Requirements

Vessel Class	Registration System	Documents Required	Jurisdiction Agency	Radio Call Sign
Coastal Craft - RVN Registry Less Than 100 Gross Tons	Registration No. assigned by Directorate of Customs: code: VT OOO NT DC Locale Registration Number Use Propulsion	1. Registration Book 2. Cargo Manifest (if cargo boat) 3. Crew List or Ship/Crew Registration Folder 4. Crew Member I.D. Cards 5. Crew Member Fishing I.D. Cards 6. Safety Certificate 7. Radio Permit (if radio equipped)	Directorate of Customs Directorate of Customs Maritime Merchant Marine Service Directorate of National Police Directorate of Fisheries Maritime Merchant Marine Service General Directorate of Post and Telecommunications	"XV....." (if authorized)
100 Gross Tons or More	Name assigned by Directorate of Navigation	1. Ship/Crew Registration Folder 2. Cargo Manifest (if cargo boat) 3. Vietnamization Certificate 4. Crew Member I.D. Cards 5. Crew Member Fishing I.D. Cards 6. Safety Certificate 7. Radio Permit (if radio equipped)	Maritime Merchant Marine Service Directorate of Customs Directorate of Customs Directorate of National Police Directorate of Fisheries Maritime Merchant Marine Service General Directorate of Post and Telecommunications	"XV....."
Coastal Craft - Foreign Registry	—	All of their normal papers plus: 1. Coastal Operation Certificate	Directorate of Navigation	"....." (call sign country of registry)
Inland-Waterway Craft 16 Gross Tons or More	"IF" Registration No. assigned by Inland Waterways Service	1. Cargo Manifest (if cargo boat) 2. Crew List 3. Crew Member I.D. Cards 4. Crew Member Fishing I.D. Cards	Directorate of Customs Inland Waterways Service Directorate of National Police Directorate of Fisheries	None
Less Than 16 Gross Tons	Local Registration No. (without "IF") assigned by Province or District Chief, or other local authority	1. Crew Member I.D. Cards 2. Crew Member Fishing I.D. Card	Directorate of National Police Directorate of Fisheries	None

Thẻ Thúc Đăng Bộ-Lý Lịch Tàu Bè Và Thủy Thủ Đoàn

Bảng 1. Lý Lịch thuyền bè tài Liệu cần Thiết

Loại thuyền	Hệ thống đăng bộ	Giấy tờ cần thiết	Cơ quan có thẩm quyền	Ấm hiệu vô tuyến												
Thuyền cận duyên đăng ký tại Việt - Nam Cộng-Hoa Dưới 100 dôn số	Số đăng bộ do Nha Quan Thuế cấp ẩm hiệu: <table><tr><td>VT</td><td>000</td><td>NT</td><td>DC</td></tr><tr><td>Địa</td><td>Công</td><td>dụng</td><td></td></tr><tr><td>phương</td><td>Số đăng bộ</td><td>Động lực đẩy</td><td>thuyền</td></tr></table>	VT	000	NT	DC	Địa	Công	dụng		phương	Số đăng bộ	Động lực đẩy	thuyền	1. Sổ đăng bộ (nếu là hàng hoá (nếu là thương thuyền) 3. Danh sách thủy thủ hoặc hồ-sơ thủy thủ bộ (áp dụng cho tàu) 4. Thẻ căn cước của thủy thủ 5. Thẻ ngư phủ của thủy thủ 6. Chứng thư An Ninh 7. Giấy phép xử dụng Vô tuyến điện (nếu có gắn máy)	Nha Quan Thuế Nha Quan Thuế Ty Hàng Hải thường thuyền Nha Cảnh-Sát Quốc Gia Nha Ngư' nghiệp Ty Hàng Hải Thường thuyền Tổng Nha Bưu Điện	"XV....." (nếu được phép)
VT	000	NT	DC													
Địa	Công	dụng														
phương	Số đăng bộ	Động lực đẩy	thuyền													
Từ 100 dôn số trở lên	Tên do Nha Thủy Vận ấn định	1. Hồ sơ thủy thủ bộ (áp dụng cho tàu) 2. Tờ khai hàng hoá (nếu là thương thuyền) 3. Chứng thư Việt-Nam hoá 4. Thẻ căn cước của thủy thủ 5. Thẻ ngư phủ của Thủy thủ 6. Chứng Thư An ninh 7. Giấy phép xử dụng Vô tuyến điện (nếu có gắn máy)	Ty Hàng Hải Thường thuyền Nha Quan Thuế Nha Quan Thuế Nha Cảnh Sát Quốc Gia Nha Ngư' nghiệp Ty Hàng Hải Thường thuyền Nha Tổng Giám-Đốc Bưu Điện	"XV....."												
Tàu cận Duyên đăng bộ tại ngoại quốc	—	Ngoài những giấy tờ thông thường còn phải có thêm: 1. Giấy Hải hành cận duyên	Nha Thủy Vận	"....." (danh hiệu Nước đăng bộ)												
Giang thuyền thuộc Sở Hàng Hà Từ 16 dôn số trở lên	"HF" " Số đăng bộ do Sở Hàng Hà ấn định	1. Tờ khai hàng hoá (nếu là thương thuyền) 2. Danh sách thủy thủ 3. Thẻ căn cước của thủy thủ 4. Thẻ ngư phủ của thủy thủ	Nha Quan Thuế Sở Hàng Hà Nha Cảnh Sát Quốc Gia Nha Ngư' nghiệp	Không												
Dưới 16 dôn số	Số đăng bộ địa phương (không có chữ "HF" do Tỉnh Trưởng hay Quận Trưởng ấn định hoặc gia các chính quyền địa phương khác.	1. Căn cước của thủy thủ 2. Thẻ đánh cá của thủy thủ	Nha Cảnh Sát Quốc Gia Nha Ngư' Nghiệp	Không												

Registration/Identification of Vessels and Crew

Figure 1. Registration-Number System for Coastal Boats of Less Than 100 Gross Tons

The Customs registration number consists, in sequence, of
(1) place of registration, (2) local registration number,
(3) principal use of the craft, and (4) means of propulsion.

Example : Motorized fishing boat No. 157 at Kien Giang :

KG	157	NT	DC
----	-----	----	----

Sailer fishing boat No. 300 at Kien Giang :

KG	300	NT	KDC
----	-----	----	-----

Registration Locality

PQ	Duong Dong (Phu Quoc)	PR	Ninh Chu (Phan Rang)
HT	Ha Tien	BN	Ba Ngoi (Cam Ranh)
KG	Kien Giang (Rach Gia)	D	Deg
CM	Quan Long (Ca Mau)	NT	Nha Trang
HK	Hon Khoi	TH	Tuy Hoa
CT	Can Tho	SC	Song Cau
MT	My Tho (Dinh Tuong)	QN	Qui Nhon
VT	Vung Tau	TQ	Bong Son (Tam Quan)
SG	Saigon	QNG	Quang Ngai
BT	Binh Tuy (Ham Tan)	TK	Tam Ky
PT	Phan Thiet	HA	Hoi An
MNe	Mui Ne	QT	Dong Ha (Quang Tri)
PRi	Phan Ri	DN	Da Nang
		LA	Lai An (Bao Vinh)

Principal Use

NT	Fishing Boat
TT	Merchant Boat
DT	Travel or Pleasure Boat

Means of Propulsion

DC	Motorized
KDC	Non-Motorized
HH	Both Motor and Sail

Hình 1. Hệ thống số đăng bộ các thuyền cận duyên dưới 100 tấn số

Tóm lại số đăng bộ của Quan Thuế gồm có:
(1) Nơi đăng bộ, (2) số đăng bộ địa phương,
(3) công dụng chính của thuyền, (4) động lực đẩy thuyền.

Ví dụ : Ngư thuyền động cơ số 157 ở Kiên - Giang, sẽ mang số đăng bộ như sau :

KG	157	NT	ĐC
----	-----	----	----

Thuyền buồm đánh cá mang số 300 ở Kiên Giang sẽ là :

KG	300	NT	KĐC
----	-----	----	-----

Những địa điểm đăng bộ

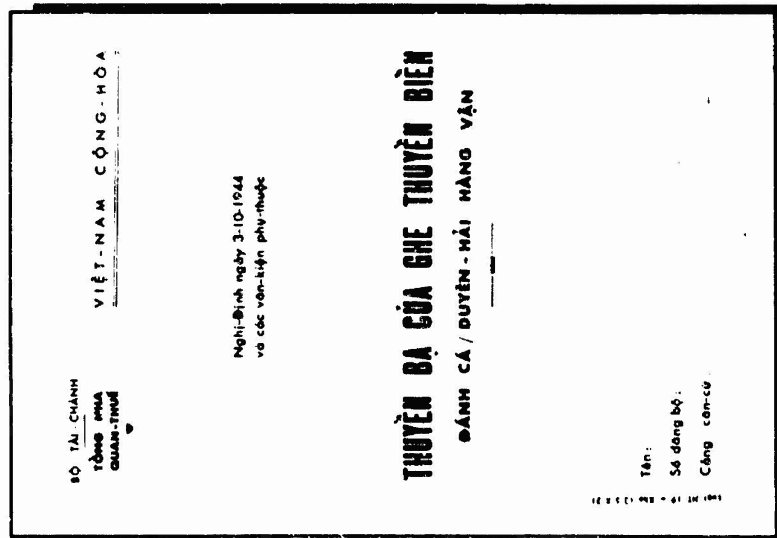
PQ	Dương Đông (Phước - Quốc)	PR	Ninh Chữ (Phan - Rang)
HT	Hà Tiên	BN	Bà Ngòi
KG	Kiên Giang (Rạch - Giá)	D	Đeg
CM	Quảng Long (Cà - Mau)	NT	Nhà Trang
HK	Hòn Khoai	TH	Tuy - Hoa
CT	Cần Thơ	SC	Sông Cầu
MT	Mỹ Tho (Định - Tường)	QN	Quy Nhơn
VT	Vũng Tàu	TQ	Bồng Sơn (Tam Quan)
SG	Saigon	QNG	Quảng Ngãi
BT	Bình Tuy (Hàm Tân)	TK	Tam Kỳ
PT	Phan Thiết	HA	Hội An
MNe	Mũi Né	QT	Đồng Hà (Quảng Trị)
PRi	Phan Ri	ĐN	Đà Nẵng
		LA	Lại An (Bao - Vinh)

Công dụng chính của thuyền

NT	Ngư thuyền	ĐC	Động cơ
TT	Thương thuyền	KĐC	Không động cơ
DT	Du thuyền	HH	Hỗn hợp

Động lực đẩy thuyền

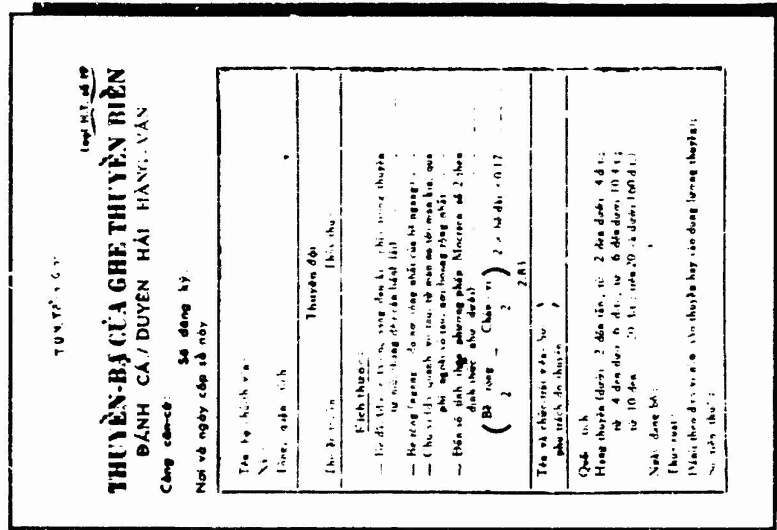
Figure 2. Sample Pages From Registration Book



Front Cover of "Registration Book for Seagoing Junks and Boats" Shows the Name, Registration Number, and Home Port of the Boat.

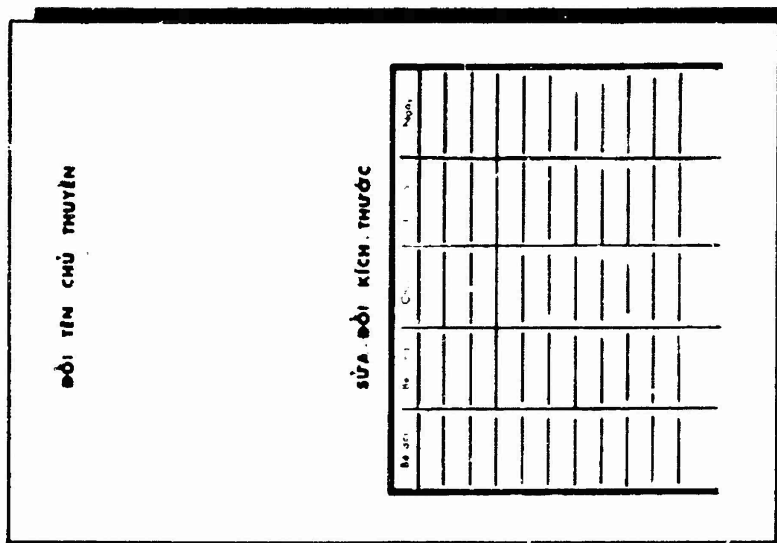
**Bìa Trước Cuốn “Thuyền Ba Cửa Ghe Thuyền
Biển” Có Ghi Tên, Số Đăng-Bộ và Căng Cấn-
Cứ Cửa Thuyền.**

Hình 2. Trang mẫu của sổ đăng — bộ



First Page Gives Owner's Name and Address, Captain's Name, Dimensions of the Boat, and Taxation Data.

**Trang Dầu Ghi Tên và Địa-Chỉ Chỗ Thuyền,
Tên Thuyền Trưởng, Kích Thước Thuyền và
Các Chi-Tiết Về Thuế Khóa.**



Third Page Shows Changes in Ownership and Physical Features of the Boat.
Second Page (Not Shown) Is a List of Equipment Normally on Board.

Trang 3 Ghi Những Thay Đổi Về Sở Hữu Chủ và Hình Dạng Cửa Thuyền.
Trang 2 (Không Trình Bày Ở Đây) Là Bản Kế Khai Các Dụng-Cụ Trang-Bị Thường Có Trên Thuyền.

1. **Thức Dạng Bộ-Lý Lịch Tàu Bè Và Thủy Thủ Đoàn**

Figure 4. Cargo Manifest Form

Hình 4. Tò khai hàng — hóa

Registration/Identification of Vessels and Crew

Requirements for RVN Vessels 100 Gross Tons or Larger

Instead of a code registration number, RVN-registry vessels of 100 gross tons or more have an official name, recorded with the Directorate of Navigation to assure no duplication. The name normally appears on the hull. These ships are supposed to have on board the large folder described above and pictured in Figure 7. The cargo manifest which must be carried is generally similar to that for vessels less than 100 gross tons, but larger in size to accommodate the listing of larger cargoes.

To engage in coastal traffic, vessels of this tonnage class must be certified by the Customs Directorate under the Vietnamization Act. After certification, they are authorized to fly the RVN flag and to call on all authorities for assistance in performing their mission.

Crew Member Papers

Every civilian South Vietnamese 18 years of age or older must carry an I.D. card. In addition, all South Vietnamese engaged in commercial fishing must carry a fishing I.D. card (license). Figure 8 shows reproductions of these I.D. cards.

Thẻ lệ cần thiết áp dụng cho tàu của Việt-Nam Cộng-Hòa có 100 tấn trở lên

Thay vì dùng số ám hiệu đăng bộ, các tàu bè đăng ký tại Việt-Nam Cộng-Hòa có 100 tấn trở lên hoặc lớn hơn đều có mang một tên chính-thức và được Nha Thủy Vận ghi vào sổ để tránh sự trùng tên. Tên này thường được sơn trên vỏ tàu. Các tàu trên phải mang theo hồ-sơ thủy thủ bộ nói trên mà ta đã sao lại ở hình 7. Tờ khai hàng hóa của các loại tàu dưới 100 tấn, đại khái cũng tương-tự như vậy nhưng có kích thước lớn hơn để có thể liệt-kê nhiều hàng-hóa.

Muốn được lưu thông trong vùng duyên hải, các tàu bè thuộc loại trọng tấn trên phải được Nha Quan-Th thuế chứng nhận trong chứng chỉ Việt-Nam hoá. Sau khi được chứng nhận các tàu đó được phép treo cờ Việt-Nam Cộng-Hòa và có thể kêu gọi sự giúp đỡ của các cơ-quan có thẩm quyền, khi thi hành nhiệm vụ.

Thẻ cá nhân của thủy thủ

Mọi công dân miền Nam Việt-Nam từ 18 tuổi trở lên đều phải mang theo thẻ căn cước. Ngoài ra, tất cả công dân miền Nam Việt-Nam hành nghề đánh cá để bán đều phải mang theo Thẻ ngư phủ (giấy phép). Hình 8 là những bản sao của các thẻ đánh cá.

Figure 5. Reverse Side of Cargo Manifest Form

Hình 5. Mặt sau tờ khai hàng — hóa

Thẻ Thúc Dăng Bộ-Lý Lịch Tàu Bè và Thủy Thủ Đoàn

VIỆT-NAM CỘNG-HÒA

NHÀ THUYẾT-VĂN

SỞ HÀNG-HẢI THƯƠNG-THUYỀN

TY HÀNG-HẢI

DANH SÁCH THỦY-THỦ (2)

Ngày: _____ tại: _____

Số đăng ký: _____ dùng lượng nguyên

Bảng tài: _____ M2-lưu

Chạy bằng: Bướm, máy _____ Quạt-điện

635-nhân _____

41n-chi _____

Số	Tên họ	Tên thật	Sinh ngày	Chức-vụ trên tàu	Bảng-cấp	Cấp-cước hoặc số chuyên-nghiệp số cấp tại	Lên tàu ngày	Xuống tàu ngày
Số _____	Tên họ _____	Tên thật _____	Sinh ngày _____	Chức-vụ trên tàu _____	Bảng-cấp _____	Cấp-cước hoặc số chuyên-nghiệp số cấp tại _____	Lên tàu ngày _____	Xuống tàu ngày _____
Số _____	Tên họ _____	Tên thật _____	Sinh ngày _____	Chức-vụ trên tàu _____	Bảng-cấp _____	Cấp-cước hoặc số chuyên-nghiệp số cấp tại _____	Lên tàu ngày _____	Xuống tàu ngày _____
Số _____	Tên họ _____	Tên thật _____	Sinh ngày _____	Chức-vụ trên tàu _____	Bảng-cấp _____	Cấp-cước hoặc số chuyên-nghiệp số cấp tại _____	Lên tàu ngày _____	Xuống tàu ngày _____
Số _____	Tên họ _____	Tên thật _____	Sinh ngày _____	Chức-vụ trên tàu _____	Bảng-cấp _____	Cấp-cước hoặc số chuyên-nghiệp số cấp tại _____	Lên tàu ngày _____	Xuống tàu ngày _____
Số _____	Tên họ _____	Tên thật _____	Sinh ngày _____	Chức-vụ trên tàu _____	Bảng-cấp _____	Cấp-cước hoặc số chuyên-nghiệp số cấp tại _____	Lên tàu ngày _____	Xuống tàu ngày _____
Số _____	Tên họ _____	Tên thật _____	Sinh ngày _____	Chức-vụ trên tàu _____	Bảng-cấp _____	Cấp-cước hoặc số chuyên-nghiệp số cấp tại _____	Lên tàu ngày _____	Xuống tàu ngày _____
Số _____	Tên họ _____	Tên thật _____	Sinh ngày _____	Chức-vụ trên tàu _____	Bảng-cấp _____	Cấp-cước hoặc số chuyên-nghiệp số cấp tại _____	Lên tàu ngày _____	Xuống tàu ngày _____
Số _____	Tên họ _____	Tên thật _____	Sinh ngày _____	Chức-vụ trên tàu _____	Bảng-cấp _____	Cấp-cước hoặc số chuyên-nghiệp số cấp tại _____	Lên tàu ngày _____	Xuống tàu ngày _____
Số _____	Tên họ _____	Tên thật _____	Sinh ngày _____	Chức-vụ trên tàu _____	Bảng-cấp _____	Cấp-cước hoặc số chuyên-nghiệp số cấp tại _____	Lên tàu ngày _____	Xuống tàu ngày _____

(1) Toàn bộ các cơ quan, đơn vị, bộ phận thuộc ngành hàng hải

(2) Bản danh sách này phải được lưu giữ tại Văn phòng Hàng Hải

Ngày: _____ tại: _____

Số đăng ký: _____ dùng lượng nguyên

Bảng tài: _____ M2-lưu

Chạy bằng: Bướm, máy _____ Quạt-điện

635-nhân _____

41n-chi _____

DANH - SÁCH THỦY - TỬ

(tập I/II)

Số	Tên họ Sinh ngày Chức vụ trên tàu Hàng cấp căn-cước hoặc số chuyên-nghiệp số cấp tại	tại	Lên tàu ngày Xuống tàu ngày	Lên tàu ngày Xuống tàu ngày
Số	Tên họ Sinh ngày Chức vụ trên tàu Hàng cấp căn-cước hoặc số chuyên-nghiệp số cấp tại	tại	Lên tàu ngày Xuống tàu ngày	Lên tàu ngày Xuống tàu ngày
Số	Tên họ Sinh ngày Chức vụ trên tàu Hàng cấp căn-cước hoặc số chuyên-nghiệp số cấp tại	tại	Lên tàu ngày Xuống tàu ngày	Lên tàu ngày Xuống tàu ngày
Số	Tên họ Sinh ngày Chức vụ trên tàu Hàng cấp căn-cước hoặc số chuyên-nghiệp số cấp tại	tại	Lên tàu ngày Xuống tàu ngày	Lên tàu ngày Xuống tàu ngày
Số	Tên họ Sinh ngày Chức vụ trên tàu Hàng cấp căn-cước hoặc số chuyên-nghiệp số cấp tại	tại	Lên tàu ngày Xuống tàu ngày	Lên tàu ngày Xuống tàu ngày
Số	Tên họ Sinh ngày Chức vụ trên tàu Hàng cấp căn-cước hoặc số chuyên-nghiệp số cấp tại	tại	Lên tàu ngày Xuống tàu ngày	Lên tàu ngày Xuống tàu ngày
Số	Tên họ Sinh ngày Chức vụ trên tàu Hàng cấp căn-cước hoặc số chuyên-nghiệp số cấp tại	tại	Lên tàu ngày Xuống tàu ngày	Lên tàu ngày Xuống tàu ngày

Khôn và Cháp - huân
 ngày
 Chỗ làm hay Quân lý
 họ và

Figure 6. Crew List: Front (left) and Reverse (right)

Hình 6. Bản danh — sách thủy — thủ đoàn : Mặt trước (trái) và mặt sau (phải)

Registration/Identification of Vessels and Crew

Safety Certificate

Each seagoing vessel is supposed to carry a safety certificate indicating that it has passed a safety inspection on the hull, fire equipment, lifeboats and life-saving gear, and radio equipment. The type of safety certificate carried varies according to the tonnage. Ships of more than 500 gross tons that sail in international waters must obtain international safety certificates.

Radio Permit

Craft of 100 gross tons or more generally are equipped with radio transmitters and are assigned a four-letter call sign. The call sign for RVN-registry craft always begins with the letters "XV". Smaller vessels authorized to carry radio equipment receive a similar call sign.

Vessels authorized to use radio equipment must carry a permit issued by the General Directorate of Post and Telecommunications.

Coastal Boat Population

Table II shows the July 1966 estimate of the South Vietnamese coastal boat population arranged by principal use, propulsion means, and

An Ninh chứng thư

Mọi tàu chạy biển đều phải mang theo một An Ninh chứng thư. Tài liệu này chứng minh rằng vỏ tàu, dụng cụ chữa lửa, thuyền cấp cứu, dụng cụ cứu cấp cùng các dụng cụ vô tuyến điện đã được kiểm soát an ninh. Loại an ninh chứng thư thay đổi tùy theo trọng tấn của tàu. Tàu trên 500 tấn phải có một giấy chứng thư An-Ninh Quốc-Tế.

Giấy phép xử dụng vô tuyến điện

Các tàu trên 100 tấn số thường được trang bị máy phát vô tuyến và có một danh hiệu gồm 4 chữ. Danh hiệu cho các tàu bè được Chính-Phủ Việt-Nam Cộng-Hòa đăng bộ thường bắt đầu bằng chữ "XV". Những tàu nhỏ hơn, được phép trang bị vô tuyến điện cũng có một ám hiệu tương tự.

Các tàu bè được phép xử dụng vô tuyến điện phải mang theo một giấy phép do Nha Tổng Giám-Độc Bưu Điện cấp.

Số lượng tàu bè ở miền Duyên Hải

Bảng II cho ta thấy ước lượng số tàu bè ở miền Duyên Hải Việt-Nam trong tháng 7/1966. Bảng này xếp đặt tàu theo công dụng chính

Figure 7. Front Cover of Ship/Crew Registration Folder

Hình 7. Bìa trước sổ đăng bộ thuyền và thủy — thủ đoàn

VIỆT-NAM CỘNG-HÒA

BỘ GIAO - THÔNG CÔNG - CHÍNH

NHA THỦY - VẬN

SỐ HANG-HẢI TƯỜNG-THUYỀN

Tên tàu

Trang trí ngày

Trật hành ngày

Tên và địa-chỉ chủ tàu

Ngày đóng thuế vào Quỹ Bảo-Hiểm Lao-Động Hàng-Hải

Thế Thức Dạng Bộ-Lý Lịch Tàu Bè Và Thuy Thu Đoàn

Figure 8. Front and Back of RVN Civilian I.D. Card (left) and Fishing Card (right)

VIỆT NAM CỘNG HÒA
ĐO NỘI VỤ

Họ Tên: BAI HUU
Ngày, nam sinh: 19/05/1980
Nơi sinh: Thị trấn Tân Phú, Huyện Tân Phú, Tỉnh Bình Phước
Cha: BAI HUU
Mẹ: BAI HUU
Nghề nghiệp: Không nghiệp
Địa chỉ: Thị trấn Tân Phú, Huyện Tân Phú, Tỉnh Bình Phước

Hình 8. Mặt trước và mặt sau — Thẻ Căn — Cuộc dân — su (trái) và Thẻ Ngủ — Phở (Phải) của

Tên
 Quê
 Làng

Họ và tên
 Sinh ngày
 Ngày tháng
 Chữ ký tên

Số

Ngày

1965

KINH
 TRƯỞNG TY
 NGŨ - NGHỆ

Cao 1 th	Dầu vôi riêng	
Nang	Kg	
		ngày 106

CƯỚC - CHỦ — Thế này
không được giao cho người
khác mượn để hành nghề

— Người đi ở phải luôn luôn giữ thể diện và uy tín, trình mặt khi còn đến để chứng tỏ mình xứng đáng nhất được cõ.

— Ngu - phủ có thể này
mới được hưởng quyền lợi mà
Chánh - phủ dành cho ngành
Ngu - Nghiệp.

VIỆT-NAM CỘNG-HÒA
BỘ KINH - TẾ
NHÀ NƠU-NHẬP

TÀI NGUYÊN PHÚ

Registration/Identification of Vessels and Crew

Table II. Estimated* Population of Coastal Vessels of South Vietnam — July, 1966

Registration Centers	Fishing Boats			Cargo Boats			Yachts, Towboats, and Miscellaneous		Total Boats
	NT/DC Motorized	NT/KDC Non-Motorized	NT/HH Motor & Sail	TT/DC Motorized	TT/KDC Non-Motorized	TT/HH Motor & Sail	DT/DC Motorized	DT/KDC Non-Motorized	
Quang Tri**	3	1,590	—	—	—	—	127**	997**	2,717
Thua Thien	637	6,724	177	75	1,707	—	32	1	9,353
Da Nang	474	1,784	—	113	1,108	—	—	27	3,506
Quang Nam	456	2,359	—	157	1,385	—	—	—	4,357
Quang Tin	26	1,540	—	2	545	—	—	—	2,113
Quang Ngai	—	4,582	393	—	299	26	—	—	5,300
Binh Dinh	609	6,907	—	35	381	—	1	—	7,933
Phu Yen	347	4,792	—	48	324	—	—	—	5,511
Khanh Hoa	1,588	4,726	708	225	39	48	—	—	7,334
Ninh Thuan	213	907	—	—	—	—	—	—	1,120
Binh Thuan	4	3,777	1,893	2	31	172	—	—	5,879
Binh Tuy	86	77	214	—	—	—	—	—	377
Phuoc Tuy	1,202	590	—	—	—	—	—	—	1,792
Bien Hoa	242	242	—	—	—	—	—	—	484
Go Cong	190	133	—	—	—	—	—	—	323
Kien Hoa	398	210	—	118	49	—	—	—	775
Vinh Binh	97	190	—	—	—	—	—	—	287
Ba Xuyen	319	234	—	—	—	—	—	—	553
An Xuyen	191	194	—	336	33	—	—	—	754
Kien Giang	2,029	118	—	23	9	23	—	—	2,202
Phu Quoc	475	534	—	10	—	—	—	—	1,019
Can Tho	—	—	—	3	—	—	—	—	3
Saigon	42	1	—	75	—	—	2	—	120
TOTAL	9,628	42,211	3,385	1,222	5,910	269	162	1,025	63,812

* Estimate based on Directorate of Customs registration data and Directorate of Fisheries surveys.

** No breakdown available on number of cargo boats; they are included under "Miscellaneous".

Thẻ Thúc Đãng Bộ-Lý Lịch Tàu Bè Và Thuy Thu Đoàn

Bảng II. Bảng ước tính* số Lượng thuyền bè hoạt động dọc theo duyên hải miền Nam Việt-Nam Tháng 7 / 1966

Đại điểm Đãng bộ	Ngư thuyền			Thương thuyền			Du thuyền, tàu giòng và linh-tính		Tổng số thuyền
	NT/DC Động cơ	NT/KDC Không động cơ	NT/HH Hỗn hợp	TT/DC Động cơ	TT/KDC Không động cơ	TT/HH Hỗn hợp	DT/DC Động cơ	DT/KDC Không động cơ	
Quảng-Trị **	3	1,590	—	—	—	—	127 **	997 **	2,717
Thừa-Thiên	637	6,724	177	75	1,707	—	32	1	9,353
Đà-Nẵng	474	1,784	—	113	1,108	—	—	27	3,506
Quảng-Nam	456	2,359	—	157	1,385	—	—	—	4,357
Quảng-Tín	26	1,540	—	2	545	—	—	—	2,113
Quảng-Ngãi	—	4,582	393	—	299	26	—	—	5,300
Bình-Dịnh	609	6,907	—	35	381	—	1	—	7,933
Phủ-Yên	347	4,792	—	48	324	—	—	—	5,511
Khánh-Hoà	1,588	4,726	708	225	39	48	—	—	7,334
Ninh-Thuận	213	907	—	—	—	—	—	—	1,120
Bình-Thuận	4	3,777	1,893	2	31	172	—	—	5,879
Bình-Tuy	86	77	214	—	—	—	—	—	377
Phước-Tuy	1,202	590	—	—	—	—	—	—	1,792
Biển-Hoà	242	242	—	—	—	—	—	—	484
Gò-Công	190	133	—	—	—	—	—	—	323
Kiến-Hoà	398	210	—	118	49	—	—	—	775
Vĩnh-Bình	97	190	—	—	—	—	—	—	287
Ba-Xuân	319	234	—	—	—	—	—	—	553
An-Xuân	191	194	—	336	33	—	—	—	754
Kiên-Giang	2,029	118	—	23	9	23	—	—	2,202
Phước-Quốc	475	534	—	10	—	—	—	—	1,019
Cần-Thơ	—	—	—	3	—	—	—	—	3
Saigon	42	1	—	75	—	—	2	—	120
TỔNG CỘNG	9,628	42,211	3,385	1,222	5,910	269	162	1,025	63,812

* Sự ước tính căn cứ trên tin tức đăng bộ của Nha Quan-Thuế và bảng Kiểm tra Thuyền bè của Nha Ngư-nghiệp.

** Số lượng thường thuyền không được chiết tính theo loại và chỉ ghi nhận ở mục linh tính.

Registration/Identification of Vessels and Crew

registration center. The total number is about 64,000. It is further estimated that less than 100 of these have steel hulls; 24 steel-hulled craft were registered at the Saigon/Cholon Customs Directorate Office as of October 1966. The Table II figures show that 24 percent of all fishing boats, and 20 percent of all cargo boats, have engines.

Requirements for Coastal Freighters

Coastal freighters in South Vietnam are ships authorized to carry cargo from port to port—a ship being defined here as a power-driven vessel longer than 22 m and capable of carrying passengers and/or cargo for long seagoing voyages. Some coastal freighters operating in South Vietnamese waters are chartered vessels flying a foreign flag. Permission for ships to engage in coastal traffic must be granted by the Directorate of Navigation.

Figure 9 is a reproduction of the coastal operation authorization form. The South Vietnamese and foreign coastal freighters known to be, or to have been, operating in the RVN waters are described in the two chapters on steel-hulled coastal vessels.

yếu của nó động lực đẩy tàu và nơi đăng bộ. Tổng số tàu bè vào khoảng 64.000 chiếc. Trong số này sau này người ta phỏng chừng có độ dưới 100 chiếc tàu bọc sắt ; 24 chiếc tàu có vỏ sắt được đăng bộ tại Văn-Phòng, Nha Quan-Thuế Saigon/Chợ lớn tính đến tháng 10/1966. Các con số trong bảng II cho ta thấy là có độ 24% ngư thuyền và 20% thương thuyền được trang bị động cơ.

Thẻ lệ cần thiết cho các thương thuyền cần duyên

Những thương thuyền cận duyên miền Nam Việt-Nam là các tàu được quyền mang hàng hoá từ hải cảng này đến hải cảng khác. Ở đây ta cần định rõ là một chiếc tàu chạy bằng máy dài hơn 22 thước và có thể chở hành khách hay hàng hoá (hoặc cả hai) trong các cuộc hải hành xa. Phần lớn các thương thuyền cận duyên miền Nam Việt-Nam là các tàu mướn có treo cờ ngoại quốc. Giấy phép lưu thông miền duyên hải phải được cấp phát do Nha Thủy Vận.

Hình 9 là bản sao giấy phép lưu thông trong vùng duyên hải. Các thương thuyền cần duyên Việt-Nam hay ngoại quốc đã và đang chạy trong Hải-phân Việt-Nam Công-Hoà được miêu tả trong.

Figure 9. Coastal Operation Authorization Form Issued by Directorate of Navigation

Hình 9. Giấy phép hoạt — động cần — duyên do Nha Thủy — Văn cấp

GIẤY NHÉ TỰ-BIỆT số 70/SENIT/HVHC

Chứng đơn văn của
 ngày

Nay đặc-cách cho phép
 tự-số đặt tại: tàu có đặc tính sau đây :
 được phép

Tên tàu	Quốc - tịch	Trong-tải

để chở hàng tự-tự miễn Trung, với điều-kiện không được
 chở ngoại-tự và thủy-sắc và chỉ trong thời-gian hết ra
 cho-thất.

Nếu muốn được trả hương mục ghé bến bằng tự
 Việt-Nam và được tự-do lấy hàng-hóa không phải qua Ủy-San
 Hải-Hà Nội-Việt, trong đóm Hải-Hà Nội-Việt với Ủy-San Hải-
 Phòng và Ủy-San Hải-Hà Nội-Việt để được cấp giấy phép
 đặc-biệt liên-lực.

Saigon, ngày tháng năm 1960
 THU-ĐY GIÁC-THÔNG CÔNG-CHÁNH.

Nơi nhận :

- Ông Phụ-Tá Tổng Ủy-Viên
- Kinh-Tế Tài-Chánh
- Ông Tổng Giám-Đốc
- Viện Hải-Đoài
- Ông Tổng Giám-Đốc Nha Quen-Thư
- Ông Giám-Đốc Nha Thủy-Vận
- Ông Kinh-Tổng
- Văn-Phòng Thủ-Ủy Giao-Thông CC (ph)
- Văn-Phòng Nha Tổng Tho-Ký Giao (lưu
- Thông CC
- Phòng Lưu-phữ thư nghị

Thẻ Thức Đăng Bộ-Lý Lịch Tàu Bè Và Thủy Thủ Đoàn

Requirements for Inland Waterway Craft

Boats of 16 gross tons or more operating on the RVN inland waterways must register with the Inland Waterways Service of the Directorate of Navigation. These boats are assigned a registration number prefixed by the letters "HF" (usually appearing on the boat as "HF"). Such craft are not permitted to travel in coastal waters.

Inland watercraft of less than 16 gross tons are required only to register with their local registration office, and do not use the "HF" letters as part of their registration number.

Table III summarizes the number and types of boats register with the Inland Waterways Service as of December 31, 1965.

Table III. Boats Registered With the Inland Waterways Service, Directorate of Navigation, as of December 31, 1965

Motorized Boats, 16 Gross Tons or More		Number of Boats
Towboats, steam propelled		115
Towboats, diesel		185
Ferryboats, dredgers, and pontoons		51
Wooden-hulled boats under 50 gross tons		4,419
Fishing boats from 51 gross tons up		148
Barges		65
Total - motorized boats		4,983
Non-Motorized Boats, 16 Gross Tons or More		
Wooden-hulled boats		
From 16 to 50 gross tons		3,613
From 51 to 150 gross tons		504
From 151 to 250 gross tons		495
Over 250 gross tons		79
Metal-hulled barges		
From 16 to 50 gross tons		44
From 51 to 150 gross tons		124
From 151 to 250 gross tons		82
Over 250 gross tons		67
Total - non-motorized boats		5,008
Total boats registered		9,991

Thẻ lệ cần thiết cho các giang thuyền thuộc Sở Hàng-Hà

Loại thuyền 16 tấn trở lên phải đăng ký tại Sở Hàng-Hà thuộc vùng sông ngoài phải đăng ký tại Sở Hàng-Hà thuộc Nha Thủy Vận. Những thuyền nhỏ được cấp một số đăng bộ thường bắt đầu bằng hai chữ "HF". Người ta thường kẻ trên thuyền là "HF". Những thuyền như vậy không được phép di chuyển trong hải phận Duyên Hải.

Những giang thuyền dưới 16 tấn chỉ phải đăng ký tại Sở đăng bộ địa phương và không được dùng chữ "HF" ở trong số đăng bộ.

Bảng III tóm tắt tổng số và loại thuyền đăng ký tại Sở Hàng-Hà tính đến ngày 31 tháng 12 năm 1965.

Bảng III. Bảng kê Khai Thuyền Đăng bộ tại sở Hàng-Hà Thuộc nha Thủy Vận Tính Đến 31/12/1965

Thuyền máy từ 16 tấn trở lên		Số thuyền
Tàu giồng chạy bằng hơi nước		115
Tàu giồng, chạy bằng động cơ Diesel		185
Phà, thuyền vét đáy, thuyền đẩy bằng		51
Thuyền vỏ gỗ dưới 50 tấn		4,419
Thuyền đánh cá từ 51 tấn trở lên		148
Xà lan		65
Tổng cộng - số thuyền máy		4,983
Thuyền không động cơ từ 16 tấn trở lên		
Thuyền vỏ gỗ		
Từ 16 tới 50 tấn		3,613
Từ 51 tới 150 tấn		504
Từ 151 tới 250 tấn		495
Trên 250 tấn		79
Ghe vỏ sắt		
Từ 16 tới 50 tấn		44
Từ 51 tới 150 tấn		124
Từ 151 tới 250 tấn		82
Từ 250 tấn		67
Tổng cộng, thuyền không động cơ		5,008
Tổng cộng số thuyền đăng bộ		9,991

Estimating Boat Length

Size—particularly LOA—frequently is one of the items reported on the sighting of watercraft. LOA, perhaps intuitively taken as a direct measure of the cargo-carrying capacity of a boat or ship, may be a factor in some of the stop and search decisions that must be made. A rangefinder and binoculars equipped with a mil scale provide the most accurate simple means for determining boat size from a distance. When these are not available, the observer must resort to estimating—without using instruments.

Table 1. Dimensions of Common Size Cues

Size Cue	Approximate Average Dimension, m
Height of Vietnamese man	1.6
Diameter of round basket dinghy	1.5
Diameter of base of Vietnamese conical hat	0.5
Length of 1 plastic fishing float	0.4
Length of a row of, for example, 10 side-to-side plastic fishing floats (diameter of a float—0.1 m) when viewed from the ends	1.0
Diameter of 55-gal metal drum	0.6
Height of 55-gal metal drum	0.9
Diameter of automobile-tire fender (size ranging from tire for small Taunus passenger car to that for 3/4-ton U.S. military vehicle)	0.7

Kích thước, nhất là chiều dài toàn thể, thường là một trong những điều mà người ta ghi nhận khi thấy một chiếc thuyền. Có lẽ có thể là người ta lấy chiều dài toàn thể để ước định một cách tự nhiên khả năng chuyên chở hàng hoá của một chiếc thuyền, chiều dài này có thể là một yếu tố để quyết định trong công tác chân xét thuyền bè. Kính trắc viễn và ống nhòm có kẻ độ cho chúng ta một phương tiện dẫn dụ và chính xác nhất trong việc xác định kích thước của một thuyền từ xa. Khi không có các loại kính trên, quan sát viên phải ước lượng lấy và không dùng đến một dụng cụ nào khác cả.

Bảng 1. Kích thước của các vật dùng làm mẫu thông thường

Vật dùng làm mẫu	Kích thước trung bình ước lượng tính bằng thước đo
Chiều cao người Việt-Nam	1,6
Đường kính rìu tròn	1,5
Đường kính đáy nón lá Việt-Nam	0,5
Chiều dài một phao đánh cá bằng plastic	0,4
Chiều dài một hàng thí dụ một hàng phao đánh cá bằng plastic gồm 10 cái xếp cạnh nhau (đường kính của mỗi phao là 0,1 m) khi quan sát chỉ nhìn thấy đầu phao	1,0
Đường kính của một thùng kim loại có dung tích là 200 lít	0,6
Chiều cao một thùng kim loại có dung tích 200 lít	0,9
Đường kính một vỏ xe hơi dùng làm trái đòn (kích thước từ một chiếc vỏ xe của một quân xa Hoa-Kỳ có trọng tải là 3/4 tấn)	0,7

An ability to estimate may be developed by study and observation of boats of known LOA under various environmental conditions, with and without the typical crew and normally visible equipment or containers present on board. With effort and practice, good order-of-magnitude or "ball park" estimates can be attained.

A few rule-of-thumb guidelines relate to the estimating of LOA. Normally on or near South Vietnamese boats, there are objects that can serve as size cues or "yardsticks" for estimating. These include men, basket dinghies, conical hats, plastic fishing floats, 55-gal metal drums, and automobile-tire fenders. Table I gives selected nominal dimensions for these.

For estimating LOA, the features which provide an applicable horizontal dimension (i.e., parallel to the LOA dimension) are most useful as yardsticks. Round basket dinghies, racked stacks of numerous (100 to 200) plastic fishing floats, or one or more 55-gal drums are frequently visible on the decks or atop the cabins of South Vietnamese craft (Figure 1). These provide particularly good horizontal size cues.

Second-best cues are the height of a Vietnamese man (Figure 2), the diameter of a Vietnamese conical hat, the height of a 55-gal drum, or the diameter of tire fenders. These are of limited usefulness because they are vertical dimensions, provide a relatively short yardstick, or are particularly variable in size. However, for lack of anything better, such features do provide a basis for comparison that integrates range into the estimate.

Khả năng phỏng định có thể phát triển nhờ sự nghiên cứu và quan sát những thuyền mà người ta đã biết sẵn chiều dài toàn thể dưới nhiều điều kiện phỏng chừng khác nhau. Những thuyền này, hoặc có chỗ hoặc không chỗ thủy thủ đoàn nhất định và những dụng cụ cùng thùng chứa mà người ta thường thấy mang theo trên thuyền. Nhờ cố gắng và thực hành, người ta có thể đạt tới những sự phỏng đoán đứng đắn.

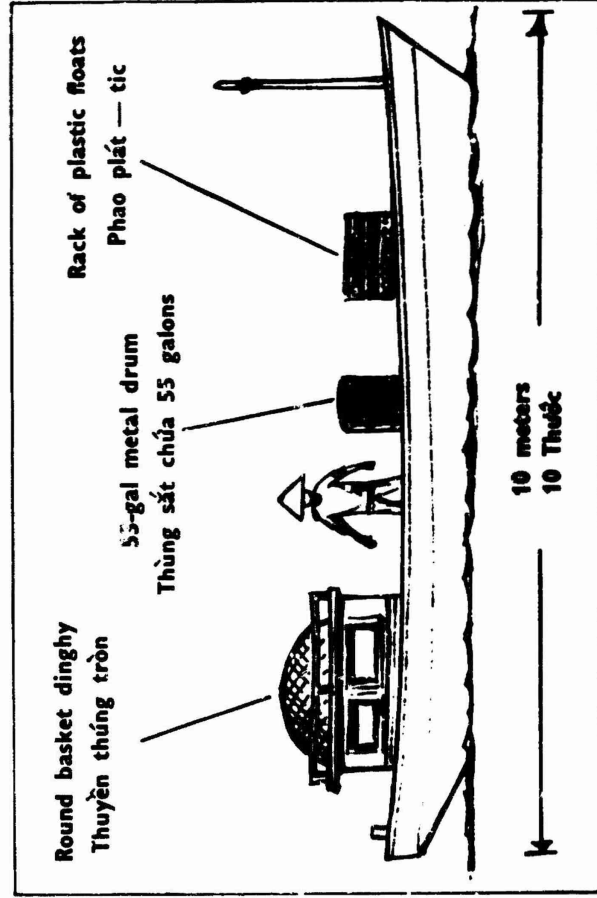
Một vài điều chỉ dẫn dựa trên kinh-nghiệm liên quan đến việc phỏng định chiều dài toàn thể của thuyền. Thường thường ở trên hoặc ở gần thuyền ở Nam Việt-Nam, có những vật mà người ta có thể dùng như vật làm mẫu hoặc "thước đo" trong công việc phỏng định kích thước. Những vật đó gồm người, xuồng tròn, nón lá, phao đánh cá bằng plastic, thùng phi 200 lít và các vỏ xe hơi dùng làm trái đòn. Bảng I cho ta sẵn tên đơn vị đo lường của các vật trên.

Trong việc phỏng định chiều dài tổng quát thuyền, các vật cho ta kích thước nằm ngang khá dễ có thể đem ra xử dụng được (nghĩa là chúng nằm song với chiều dài toàn thể của thuyền) hữu ích hơn thước đo. Những xuồng tròn hình rỗ, những chồng phao đánh cá bằng plastic (từ 100 tới 200 cái) hoặc một hay nhiều thùng có dung tích 200 lít thường thấy ở trên boong hoặc trên nóc mui các thuyền ở Nam Việt-Nam (hình 1). Các thứ kể trên là những đơn vị so sánh theo chiều nằm để đo kích thước rất tốt.

Những vật mẫu khác cũng rất tốt là chiều cao của một người Việt-Nam (hình 2) của chiếc thùng phuy 200 lít cùng đường kính của chiếc nón lá Việt-Nam và của các vỏ xe hơi dùng làm trái đòn. Các vật trên không được ích lợi lắm. Vì chúng có kích thước thẳng đứng, cho chúng ta một thước đo tương đối ngắn, hoặc là kích thước của chúng lại có thể thay đổi. Tuy nhiên vì thiếu các vật khác hơn chúng ta dùng vật này làm nền tảng để so sánh mà để giúp vào việc phỏng định tầm xa.

Figure 1. Typical Fishing Boat Size Cues

Hình 1. Những Lối Phỏng-Định Chiều-Dài Hình Kích-Thước Thuyền Đánh Cá



Estimating Boat Length

Several factors add to the rigors of making a good LOA estimate. Choppiness of the sea and poor visibility cause difficulties. Moreover, importantly, the geometry of the length of an object is affected by the position of the viewer relative to the object. In order to make any reasonable LOA estimate, the viewer must be located somewhere off the beam of the boat. Even so, if the viewer is abeam and is quite close to the boat, then he obtains a distorted view of the boat, and of its LOA; this is true also if he is too far astern or forward. The best practical position is abeam, and as far away as possible, but with the size cues still visible.

Also, the location of the size cue on the sighted boat influences the LOA estimate made using that cue. The most useful location for the size cue is amidships. Incidentally, the 55-gal drums, stacks of plastic floats, and the basket dinghies are usually carried at and around amidships. If the viewer is closer to the bow than to the stern of the sighted craft, and if the size cue is located at the bow, the estimated LOA will be too small; if the size cue is at the stern, the estimated length will be too large. The converse is true in each instance if the viewer is closer to the stern than to the bow of the sighted craft.

Another rule-of-thumb guideline for obtaining a coarse "ball park" estimate of LOA is based on the function of the vessel in the light of what is known about South Vietnamese boats. Most, but not all, Vietnamese fishing boats are in the 7 to 12-m LOA range. Most, but not all, Vietnamese cargo craft range from 17 to 22-m LOA. If a viewer sights a small coastal vessel which is fishing or displays fishing gear, then that boat is likely to have an LOA of 7 to 12 m. If no fishing activity or fishing equipment is observed, then a good guess of the LOA is 17 to 22 m.

Nhiều yếu tố khác khiến cho việc ước lượng chiều dài toàn thể thuyền được thêm khó khăn. Biển sóng và tầm nhìn xa kém gây cho ta nhiều khó khăn. Điều quan trọng hơn nữa là vị trí của quan sát viên đối với vật có ảnh hưởng đến sự tính toán chiều dài của vật. Để ước lượng chiều dài tổng quát thuyền cho đúng hơn, người quan sát viên phải ở một chỗ nào ngang hông thuyền được quan sát. Dù làm như vậy, nếu quan sát viên đứng ở bên hông và rất gần thuyền, ông ta sẽ thấy chiều dài tổng quát của thuyền ngắn đi. Cũng thấy như vậy, nếu ông ta đứng quá xa mũi hoặc lái thuyền chỗ đứng thật đúng nhất là đứng ở hông thuyền càng xa càng tốt nhưng đừng xa quá, không thể thấy được các vật làm mẫu.

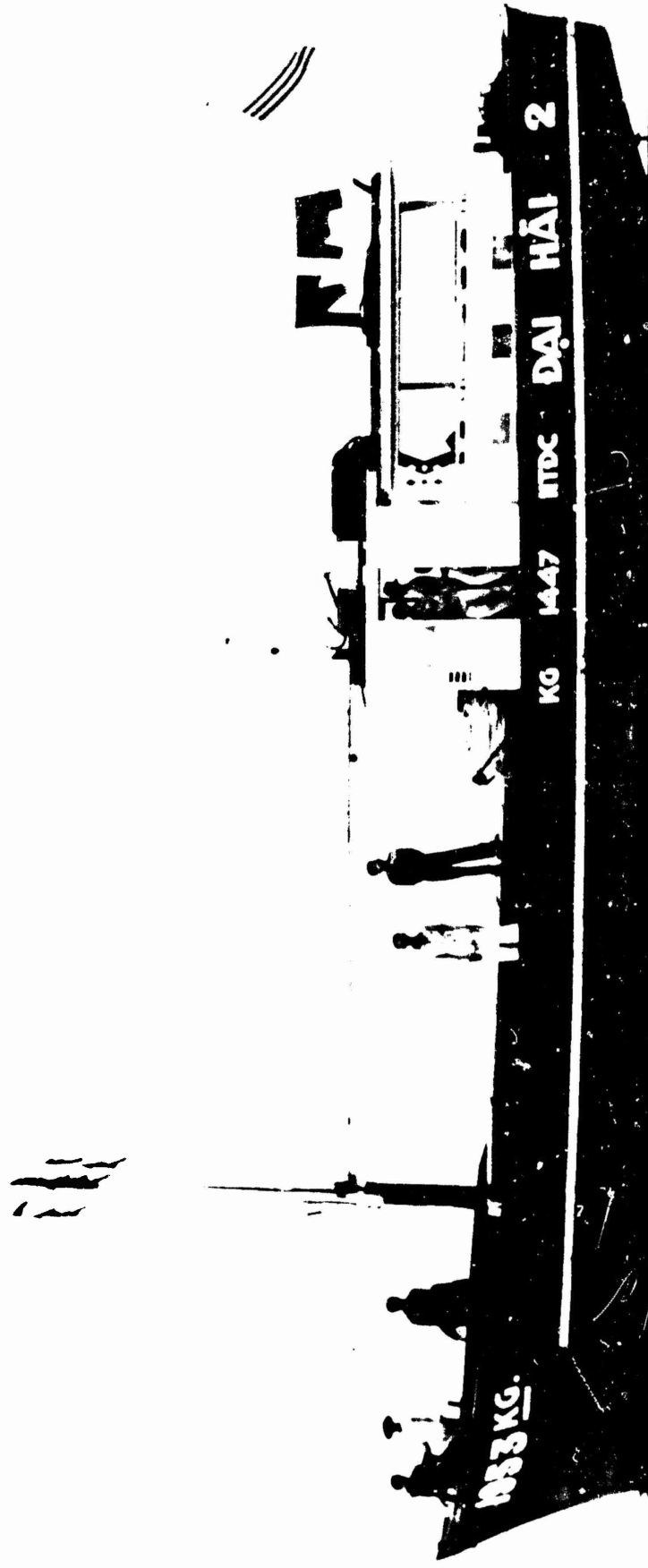
Cũng vậy, nếu ta dùng một vật làm mẫu để đo kích thước, thì vị trí của vật đó ở trên thuyền mà ta thấy ảnh hưởng đến sự ước lượng chiều dài tổng quát của thuyền. Vị trí tốt nhất cho một vật làm mẫu là ở giữa thuyền. Ngẫu nhiên thay, các thùng phuy 200 lít, các đường phao bằng plastic và các xuống hình rô thường được xếp ở khoảng giữa thuyền. Nếu quan sát viên ở gần mũi hơn lái thuyền mà ông ta thấy và nếu vật làm mẫu lại đặt ở phía mũi thuyền, thì chiều dài tổng quát của thuyền mà ông ta phỏng định sẽ bé quá. Nếu vật là mẫu ở phía lái thuyền, chiều dài phỏng định sẽ lớn quá. Trong trường hợp quan sát viên đứng gần lái hơn mũi thuyền, ông ta sẽ thấy kết quả trái ngược lại.

Một quy luật khác do kinh nghiệm giúp ta ước lượng không được chính xác lắm về chiều dài toàn thể thuyền được dựa trên công việc của chiếc thuyền. Theo những điều mà người ta đã biết về các thuyền ở Nam Việt-Nam phần lớn không phải là tất cả các thuyền đánh cá ở miền Nam Việt-Nam có chiều dài toàn thể từ 7 tới 12 m và các thuyền chở hàng hoá có chiều dài toàn thể từ 17 tới 22 m. Nếu quan sát viên thấy một chiếc thuyền chạy duyên hải nhỏ đang đánh cá hoặc có dụng cụ đánh cá ở trên thuyền, ông ta có thể nói rằng chiếc thuyền đó có chiều dài toàn thể từ 7 tới 12 m. Nếu ông ta không thấy thuyền đang đánh cá hoặc có dụng cụ đánh cá trên thuyền, thì tốt hơn, ông ta phỏng đoán ngay là chiều dài toàn thể thuyền từ 17 tới 22 m.

Figure 2. Height of a Vietnamese Man, Especially Amidships, Is Frequently the Best Size Cue Available

Hình 2. Chiều cao của một người Việt Nam, nhất là khi ông ta đứng ở giữa thuyền, thường là một vật làm mẫu để đo kích thước tốt nhất mà ta sẵn có

Việc Phóng Dinh Chiếu Dài Thuyền



Estimating Boat Length

Table of Approximate Equivalents

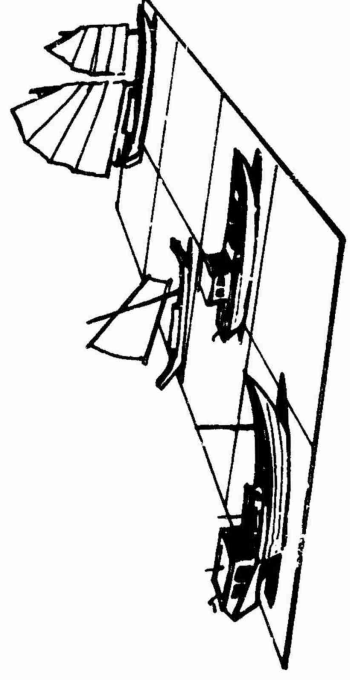
To Convert:	To	Multiply By
Inches	Centimeters	2.5
Feet	Inches	12
	Yards	0.3
	Centimeters	30
Yards	Meters	0.3
	Inches	36
	Feet	3
Nautical Miles	Centimeters	90
	Meters	1
	Feet	6080
Centimeters	Yards	2000
	Meters	1800
	Kilometers	2
Meters	Inches	0.4
	Inches	39
	Feet	3.3
Kilometers	Yards	1
	Centimeters	100
	Feet	3280
Fathoms	Yards	1100
	Nautical Miles	0.5
	Meters	1000
Pounds	Feet	6
	Yards	2
	Meters	1.8
Kilograms	Kilograms	0.5
	Pounds	2.2
	Liters	4
Gallons	Gallons	0.25

Bảng Phỏng Định Tương Đồng

Chuyển Từ	Qua	Nhân Bội
Đốt	Phân	2.5
Bộ	Đốt	12
	Mã	0.3
	Phân	30
Mã	Thuốc	0.3
	Đốt	36
	Bộ	3
Hải-Lý	Phân	90
	Thuốc	1
	Bộ	6080
Phân	Mã	2000
	Thuốc	1800
	Cây Số	2
Thuốc	Đốt	0.4
	Đốt	39
	Bộ	3.3
Cây Số	Mã	1
	Phân	100
	Bộ	3280
Sãi	Mã	1100
	Hải-Lý	0.5
	Thuốc	1000
Cân Anh	Bộ	6
	Mã	2
	Thuốc	1.8
Ký	Ký	0.5
Ga-Lông	Cân Anh	2.2
Lít	Lít	4
	Ga-Lông	0.25

Classification of Wood-Hulled Boats

Phương Thức Xếp Hạng Thuyền Vỏ Bằng Gỗ



Classification of Wood-Hulled Boats

Present System

The wooden-hulled coastal boats of South Vietnam have been classified and coded using a system of classes and types. There are 5 primary classes - based on hull shape; each class is subdivided into 14 different types - based on superstructure (Figure 1). The code designation given to each boat directly reflects the class (C) and type (T) categories in which that craft has been placed.

The classes are defined on the basis of the possible answers to three questions:

Question 1: Does the boat have a poondeck or cabin which overhangs the stern either aft or to the sides?

Answer 1: Yes - or no.

Question 2: What is the shape of the stern line?

Answer 2: Straight - or convex. (No South Vietnamese craft has been found to have a concave stern.)

Question 3: What is the shape of the stem line?

Answer 3: Convex or straight - or concave.

The definitions of the 5 classes are given in Figure 2. These were determined by the answers to the above questions.

A single basic hull shape may carry cabins and masts in various combinations and positions, or no superstructure. The definitions of the 14 possible types within each class - reflecting variations in the superstructure - are shown in Figure 3.

In the classification of the South Vietnamese coastal vessels, this system has been applied using three simple guidelines:

- 1. craft has masts carrying sails (exclusive of kingposts and masts equipped only with cargo-handling booms), it is placed in Type 11, 12, or 13 regardless of any cabins. Thus, all sailing vessels, including motorized sailers, are classified in these 3 types.
- All craft without masts are classified according to the size and location of their cabins.
- "High" cabins are defined as more than 1 m high; "low" cabins, as 1 m or less.

Phường Thúc Hiện Tại

Các thuyền cận duyên vỏ gỗ ở miền Nam Việt-Nam được xếp hạng và cho ám số bằng một cách phân hạng và kiểu thuyền. Có 5 hạng chính căn cứ vào hình thể của vỏ thuyền; mỗi hạng lại được chia thành 14 kiểu khác nhau căn cứ vào thường tăng kiến trúc (hình 1). Ám số đặt cho mỗi thuyền phản ánh trực tiếp hạng (C) và kiểu (T) mà thuyền này đã được xếp hạng.

Các hạng được minh định căn cứ trên những câu có thể trả lời cho ba câu hỏi sau:

Câu hỏi 1: Thuyền có buồng lái hay mũi nhọn ra phía lái hay đằng sau hoặc cả hai bên hông?

Câu trả lời 1: Có hay không.

Câu hỏi 2: Hình dáng của đường nét lái thuyền ra sao?

Câu trả lời 2: Thẳng hay lồi ra (người ta không thấy có thuyền nào ở miền Nam Việt-Nam có lái lõm vào).

Câu hỏi 3: Hình dáng của đường nét sống mũi thuyền ra sao?

Câu trả lời 3: Lồi hoặc thẳng hoặc lõm vào.

Những định nghĩa của 5 hạng này đều diễn tả trong hình 2. Những hạng này được định rõ bằng những câu trả lời cho những câu hỏi trên.

Một hình dáng vỏ thuyền căn bản độc nhất có thể có nhiều cách sắp xếp ở vị trí mũi và cột buồm khác nhau, hay không có thường tăng kiến trúc. Những định nghĩa cho 14 kiểu thuyền có thể có trong mỗi loại phản ánh những khác biệt ở thường tăng kiến trúc người ta thấy trong hình 3.

Trong việc xếp loại cho những thuyền cận duyên ở miền Nam Việt-Nam, phương thức được áp-dụng căn cứ trên ba tiêu chuẩn đơn giản sau đây:

- Nếu thuyền có những cột buồm mang buồm (riêng cho những cần trục và cột buồm chỉ trang bị bằng một trục hạ để chuyển vận hàng hoá thôi), người ta xếp vào kiểu 11, 12, hay 13, mà không chú ý đến mũi thuyền. Như vậy tất cả các thuyền buồm, gồm cả thuyền buồm có máy được xếp vào 3 kiểu này:
- Tất cả các thuyền không có cột buồm được xếp loại tùy theo kích thước và vị trí của mũi thuyền.
- Mũi loại "Cao" là mũi cao trên 1 m, mũi loại "thấp" là mũi cao 1 m hay kém hơn.

Phương Thức Xếp Hàng Truyền Vở Bằng Go

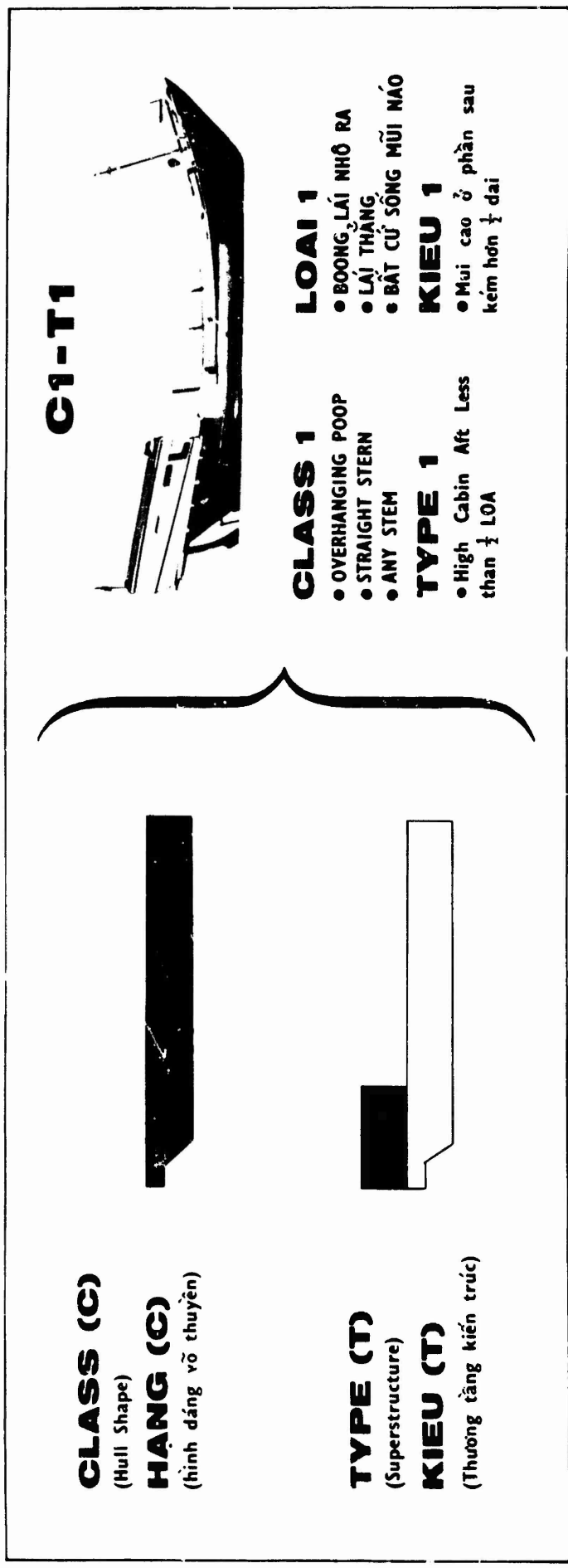
None of the 5 classes of South Vietnamese coastal craft include all 14 of the types. For example, only 6 types cover the Class 1 boats actually sighted: Types 1, 2, 10, 11, 12, and 14. This means that this classification system allows for the designation of other boat types as they are encountered. Also, if in the future other classes of boats come into use in South Vietnam, new classes can be created and added to this system without grossly modifying it. The fact that some ornate boats with concave sterns — a class not yet defined for Vietnamese boats — operate near Malaya, and some boats with high cabin forward (Type 7) operate in Thailand demonstrates these possibilities.

Based on these type definitions, boats categorized as Types 1 through 10 are motorized craft. Type 11 boats usually have an engine also, Type 12 often have an engine, and Type 13 infrequently have an engine; Type 14 are either motorized or propelled manually by oars, poles, or sweeps.

Không có một hạng thuyền căn duyên ở miền Nam Việt-Nam nào gồm tất cả 14 kiểu này. Thí dụ, chỉ có 6 kiểu bao gồm các thuyền hạng 1 hiện được trông thấy: Kiểu 1, 2, 10, 12, và 14. Như vậy có nghĩa là phương thức phân hạng cho phép định các kiểu thuyền khác khi gặp phải. Đồng thời, nếu trong tương lai có những loại thuyền khác được dùng ở Nam Việt-Nam, những loại mới sẽ được đặt ra và thêm vào hệ thống này mà không biến đổi nó bao nhiêu. Việc có một vài thuyền trang trí với lái lớn vào, thuộc vào loại chưa được minh định cho các thuyền Việt-Nam, hoạt động gần Mã Lai Á, và có một vài: thuyền mũi cao ở phía trước (kiểu 7) hoạt động ở Thái Lan chứng minh cho những sự kiện này.

Căn cứ trên các điều xác định "kiểu" này, các thuyền được xếp vào kiểu 1 tới kiểu 10 là những thuyền trang bị máy. Thuyền kiểu 11 thường cũng có máy, kiểu 12 thường thường có máy và kiểu 13 ít khi có máy, kiểu 14 hoặc trang bị máy hoặc vận chuyển bằng chèo ngắn, sào, hoặc chèo dài.

Figure 1. Classification and Coding System for South Vietnamese Coastal Vessels



Classification of Wood-Hulled Boats

Figure 2. Definition of Classes

Hình 2. Định nghĩa các loại

CLASS 1

OVERHANGING POOP
STRAIGHT STEM
ANY STEM

LOẠI 1

BOONG LÁI NHÔ RA
LÁI THẲNG
BẤT CỨ SÔNG MŨI NÀO

CLASS 2

OVERHANGING POOP
CONVEX STEM
ANY STEM

LOẠI 2

BOONG LÁI NHÔ RA
LÁI LỒI RA
BẤT CỨ SÔNG MŨI NÀO

CLASS 3

NO OVERHANGING POOP
STRAIGHT STEM
CONVEX OR STRAIGHT STEM

LOẠI 3

KHÔNG CÓ BOONG LÁI NHÔ RA
LÁI THẲNG
SÔNG MŨI LỒI RA HAY THẲNG

CLASS 4

NO OVERHANGING POOP
STRAIGHT STEM
CONCAVE STEM

LOẠI 4

KHÔNG CÓ BOONG LÁI NHÔ RA
LÁI THẲNG
SÔNG MŨI LỒM VÀO

CLASS 5

NO OVERHANGING POOP
CONVEX STEM
CONVEX OR STRAIGHT STEM












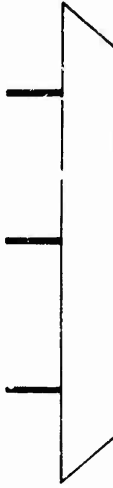


LOẠI 5

KHÔNG CÓ BOONG LÁI NHÔ RA
LÁI LỒI RA
SÔNG MŨI LỒI RA HAY THẲNG

Phương Thức Xếp Hàng Thuyền Vỏ Bằng Gỗ

Figure 3. Definition of Types

Hình 3. Định nghĩa các kiểu

<p>TYPE 1</p> <p>High Cabin Aft Less than $\frac{1}{2}$ LOA</p> <p>MIỂU 1</p> <p>Mũi cao ở phần sau kém hơn $\frac{1}{2}$ dài</p> 	<p>TYPE 8</p> <p>Low Cabin Forward Less than $\frac{1}{2}$ LOA</p> <p>MIỂU 8</p> <p>Mũi thấp ở phía trước, kém hơn $\frac{1}{2}$ dài</p> 
<p>TYPE 2</p> <p>Low Cabin Aft Less than $\frac{1}{2}$ LOA</p> <p>MIỂU 2</p> <p>Mũi thấp ở phần sau kém hơn $\frac{1}{2}$ dài</p> 	<p>TYPE 9</p> <p>Cabin Forward Greater than $\frac{1}{2}$ LOA</p> <p>MIỂU 9</p> <p>Mũi phía trước, lớn hơn $\frac{1}{2}$ dài</p> 
<p>TYPE 3</p> <p>Cabin Aft Greater than $\frac{1}{2}$ LOA</p> <p>MIỂU 3</p> <p>Phần sau mũi lớn hơn $\frac{1}{2}$ dài</p> 	<p>TYPE 10</p> <p>Two or More Separated Cabins</p> <p>MIỂU 10</p> <p>Có hai hay nhiều mũi riêng biệt</p> 
<p>TYPE 4</p> <p>High Cabin Amidships Less than $\frac{1}{2}$ LOA</p> <p>MIỂU 4</p> <p>Mũi cao ở phần giữa, kém hơn $\frac{1}{2}$ dài</p> 	<p>TYPE 11</p> <p>Single-Masted Sailing Boat (Regardless of Cabin)</p> <p>MIỂU 11</p> <p>Thuyền buồm có 1 cột buồm độc nhất (không chú ý đến mũi)</p> 
<p>TYPE 5</p> <p>Low Cabin Amidships Less than $\frac{1}{2}$ LOA</p> <p>MIỂU 5</p> <p>Mũi thấp ở phần giữa, kém hơn $\frac{1}{2}$ dài</p> 	<p>TYPE 12</p> <p>Two-Masted Sailing Boat (Regardless of Cabin)</p> <p>MIỂU 12</p> <p>Thuyền buồm có 2 cột buồm (không chú ý đến mũi)</p> 
<p>TYPE 6</p> <p>Cabin Amidships Greater than $\frac{1}{2}$ LOA</p> <p>MIỂU 6</p> <p>Phần giữa mũi lớn hơn $\frac{1}{2}$ dài</p> 	<p>TYPE 13</p> <p>Three-Masted Sailing Boat (Regardless of Cabin)</p> <p>MIỂU 13</p> <p>Thuyền buồm có 3 cột buồm (không chú ý đến mũi)</p> 
<p>TYPE 7</p> <p>High Cabin Forward Less than $\frac{1}{2}$ LOA</p> <p>MIỂU 7</p> <p>Mũi cao ở phần trước kém hơn $\frac{1}{2}$ dài</p> 	<p>TYPE 14</p> <p>No Superstructure and No Masts</p> <p>MIỂU 14</p> <p>Không có thượng tầng kiến trúc và không có cột buồm</p> 

Classification of Wood-Hulled Boats

The code designation for a boat consists of the class number and type number — for example, a craft in Class 2 and Type 11 is identified as a C2-T11. This code indicates that this craft has a hull with a stern overhang and a convex stern line, and a single mast.

More than one kind of boat can and often does appear in a given C-T category. In those cases, a letter is added to the code designation and a descriptive name is usually given to each kind of boat within that category. For example, included within the C1-T1 category are:

- C1-T1-A Phu Quoc fishing craft
- C1-T1-B traditional "Kien Giang" craft
- C1-T1-C Thailand-cabin "Kien Giang" craft
- C1-T1-D Rach Gia/Phu Quoc cargo craft
- C1-T1-E, other Kien Giang-style craft.

These additions to the C-T code, where appropriate, permit distinguishing among the various kinds of boats within that C-T category, and identifying the available information with each kind.

It should be noted that a boat owner may add a poopdeck to his boat, or install an engine and eliminate the sail, thus changing the class or type category of his craft. Also, on a particular day a skipper may go to sea rigged with less than all of his available masts; thus the same boat, e.g., originally a three master, might be identified by a viewer as a T13; or as a T12, on a day when only two masts are hoisted, or as a T11, on a day when only one sail is hoisted.

Previous System

In various parts of this book, designations of the form "HUBC-2" or "VTAC-2" have been used to identify South Vietnamese coastal vessels; generally these letter-numeral combinations are in parentheses and follow the class-type (C-T) code, with or without descriptive names. These designations are based on the classification and coding system used by the OSD/ARPA RDFU-V team in "A Handbook of Junks of South Vietnam". The code is defined in Figure 4. For the convenience of users who are familiar with the previous classification system, a cross reference listing has been provided in Table I.

Some of the craft previously identified by such code designations have been modified in recent years. Therefore, in selected instances those designations are no longer appropriate.

Ấm số cho thuyền gồm có số hạng và số kiểu. Thí dụ: một thuyền thuộc hạng 2 và kiểu 11 được nhận dạng như thuyền C2-T11: Ấm số này cho biết rằng thuyền này có vỏ với lái nhỏ lên và đường lái lồi ra, và một cột buồm độc nhất.

Nhiều loại thuyền có thể và thường thấy trong hạng C-T ở trên. Trong những trường hợp đó, một chữ được thêm vào ám số và một tên để diễn tả thường được đặt cho mỗi loại thuyền trong hạng nói trên. Thí dụ gồm trong hạng thuyền C1-T1 là:

- Thuyền đánh cá Phú-Quốc C1-T1-A
- Thuyền cổ truyền "Kiên Giang" C1-T1-B
- Thuyền "Kiên Giang" có mũi Thái Lan C1-T1-C
- Thuyền chở hàng Rạch-Giá, Phú Quốc C1-T1-D
- Thuyền kiểu Kiên Giang khác loại C1-T1-E.

Sự thêm chữ vào ám số C-T này, thích hợp, cho phép phân biệt trong số các loại thuyền khác nhau thuộc hạng C-T trên, và nhận dạng chi tiết có thể dùng được cho mỗi loại.

Ta cũng nên để ý rằng chủ thuyền có thể làm thêm một boong lái trên thuyền hay trang bị máy và bố buồm đi, như vậy làm thay đổi hạng hay kiểu thuyền. Cũng có khi, trong một ngày đặc biệt nào đó thuyền trưởng có thể ra khơi không cần dùng hết các cột buồm. Như vậy một thuyền, thí dụ là một thuyền ba buồm có thể được nhận dạng bởi một quan sát viên là kiểu T13 hoặc T12, trong một ngày nào đó khi chỉ dùng hai cột buồm hoặc là T11, một ngày khác khi chỉ có một buồm được kéo lên.

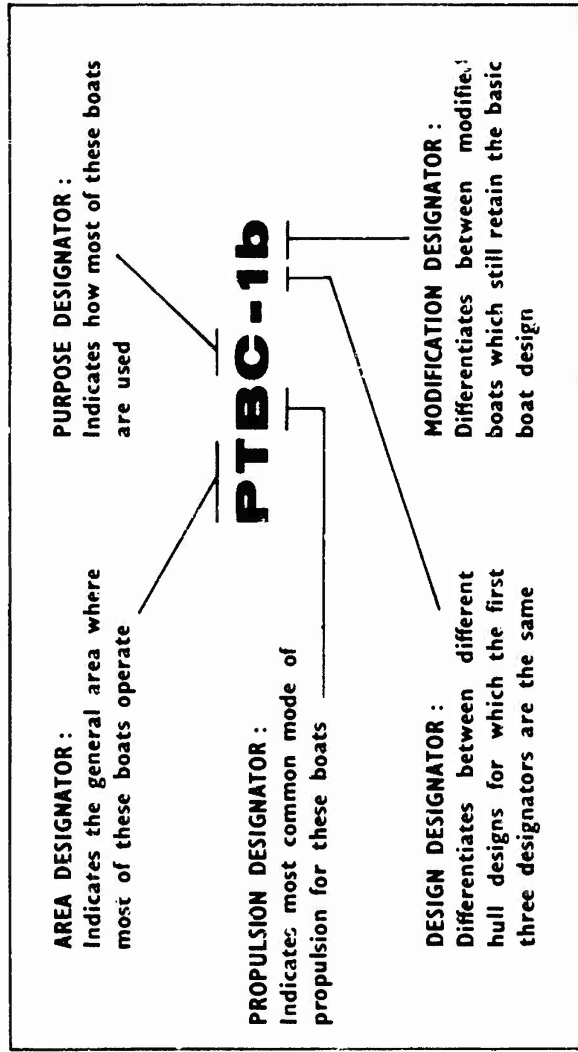
Phương Thức Đã Dùng

Ở nhiều phần khác nhau của quyển sách này, những chỉ danh như: "HUBC-2" hay "VTAC-2" đã được dùng để nhận dạng các thuyền cận duyên ở miền Nam Việt-Nam. Thường thường những chỉ danh kết hợp chữ và số này thường ở trong hai dấu ngoặc theo sau ám số hạng (C-T) có khi có tên diễn tả thuyền, có khi không. Những chỉ danh này được căn cứ trên phương thức phân loại và cho ám số áp dụng bốn toán nghiên cứu của OSD/ARPA/RDFU-V trong cuốn "sổ đầu tay về các thuyền bè ở miền Nam Việt-Nam". Ấm số đã được định rõ trong hình 4. De tiện-dùng chý nhưng doc-gia da quen voi phuong-thuc xep hang cu, chung toi da soan san mot ban doi-chieu phuong-thuc cu va moi (xin xem Bang I).

Có thuyền trượt đây người ta đã nhận dạng theo ám số nói trên đã được thay đổi trong những năm gần đây. Như vậy, trong nhiều trường hợp những chỉ danh đó không còn thích hợp nữa.

Phương Thức Xếp Hạng Thuyền Vô Bàng Gỗ

Figure 4. Junk Blue Book (1962) Classification System



AREA DESIGNATORS

CM — Cà Mau
DA — Danang
HT — Hà Tiên
HU — Huế
NT — Nha Trang
PQ — Phú Quốc
PR — Phan Rang

PT — Phan Thiết
QG — Quang Ngãi
QN — Quang Nam
QT — Quang Trị
QU — Qui Nhơn
RG — Rach Gia
VT — Vung Tau

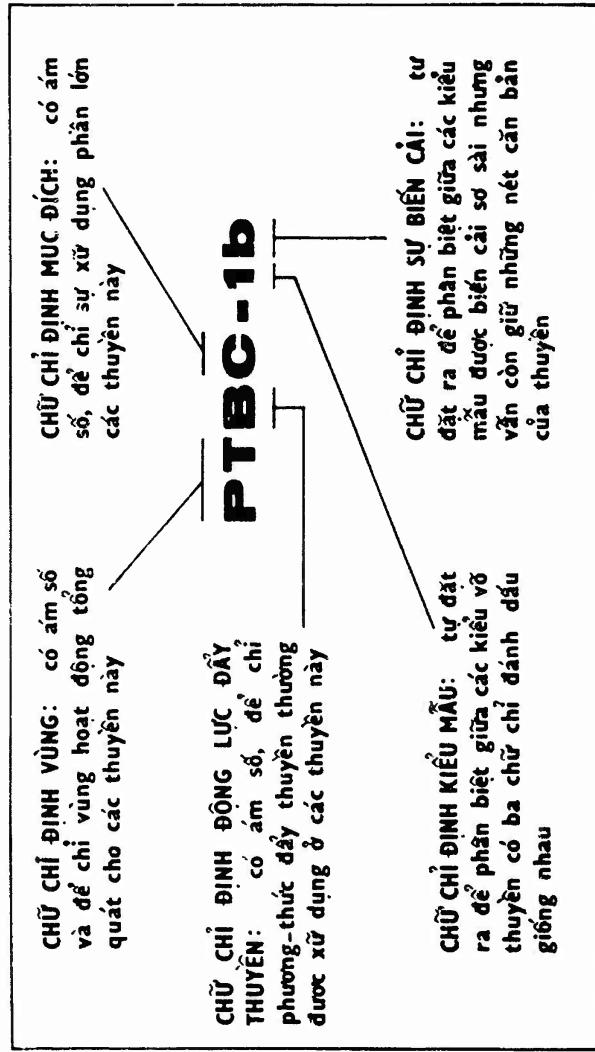
PURPOSE DESIGNATORS

C — Fishing
H — Cargo
K — Passenger
M — Miscellaneous

PROPULSION DESIGNATORS

A — Engine and Sail
B — Sail Only
C — Oars, Paddles, or Sweeps
M — Motor

Hình 4. Hải thuyền thanh thư (1962) Phương thức xếp hạng



NHUNG CHỮ CHỈ ĐỊNH VÙNG

CM — Cà Mau
DA — Đà Nẵng
HT — Hà-Tiên
HU — Huế
NT — Nha-Trang
PQ — Phú-Quốc
PR — Phan-Rang

PT — Phan Thiết
QG — Quảng-Ngãi
QN — Quảng-Nam
QT — Quảng-Trị
QU — Qui-Nhơn
RG — Rach-Gia
VT — Vũng Tàu

CHỮ CHỈ ĐỊNH MỤC-ĐÍCH

C — Đánh cá
H — Chở hàng
K — Chở hành khách
M — Linh tinh

NHUNG CHỮ CHỈ ĐỊNH ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN

A — Máy và buồm
B — Chỉ có buồm thôi
C — Chèo ngắn, giảm bơi hay chèo dài
M — Động cơ

CLASSIFICATION OF WOOD-HULLED BOATS

Table 1. Matching of Boats in the Two Systems

Previous System Phương-thức cũ	Present System Phương-thức hiện-dùng
DABC-1a	C5-T13-A
-1b	C5-T12-G
-1c	C5-T11-G
HUBC-1a	C5-T11-J, C5-T12-K
-1b	C5-T14-H
HUBC-2	C5-T11-I, C5-T14-E
NTBC-1	C5-T11-E
NTBH-1	
NTBH-2	C5-T12-F
NTMC-1a	C4-T2, C4-T11-A
-1b	C4-T10
-1c	C4-T2, C4-T14
NTMC-2	C3-T2-E
PQMC-1a	C1-T11-A
-1b	C1-T14
PRAC-1	C5-T11-D, C5-T12-E
PTBC-1a	C2-T11-A, C2-T12, C5-T12-B
-1b	C2-T11-A, C5-T12-B
PTBH-1	C5-T13-C
PTMC-1	C1-T11
PTMH-1	C2-T11-B
QGBC-1a	C5-T11-F, C5-T12-H
-1b	C5-T12-H

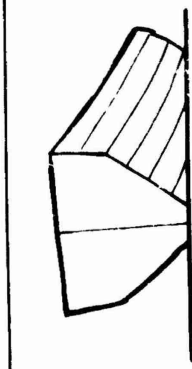
Bảng 1. Đối-chiếu chỉ-danh thuyền theo hai phương-thức

Previous System Phương-thức cũ	Present System Phương-thức hiện-dùng
QGBH-1	C5-T13-B, C5-T12-I
QNBC-1	C5-T11-H, C5-T14-G
QNBH-1	C5-T12-J
QTBC-1	C5-T11-K
QCC-1	C5-T11-I, C5-T14-E
QUBC-1	C3-T13, C3-T14-A
QUBH-1	C5-T13-B
QUHC-2	C2-T2-A
QUHK-1	C5-T2-H
QUMK-2	
RGMC-1a	
-1b	C1-T2
-1c	C1-T1-B
-1d	
RGMC-2	
RGMC-3	
VTAC-1	C1-T11, C1-T12
VTAC-1a	C3-T2-D, C3-T12
-1b	C1-T11, C1-T12
VTAC-2	C5-T11-B
VTAC-3	C1-T11
VTBC-1	C5-T2-A, C5-T11-A
VTMC-1	C5-T2-B

Phương Thức Xếp Hạng Thuyền Vỏ Bằng Gỗ

Bản Kê Một Vài Từ-Ngữ Hàng-Hải Bằng Tranh

Pictorial Glossary of Some Nautical Terms



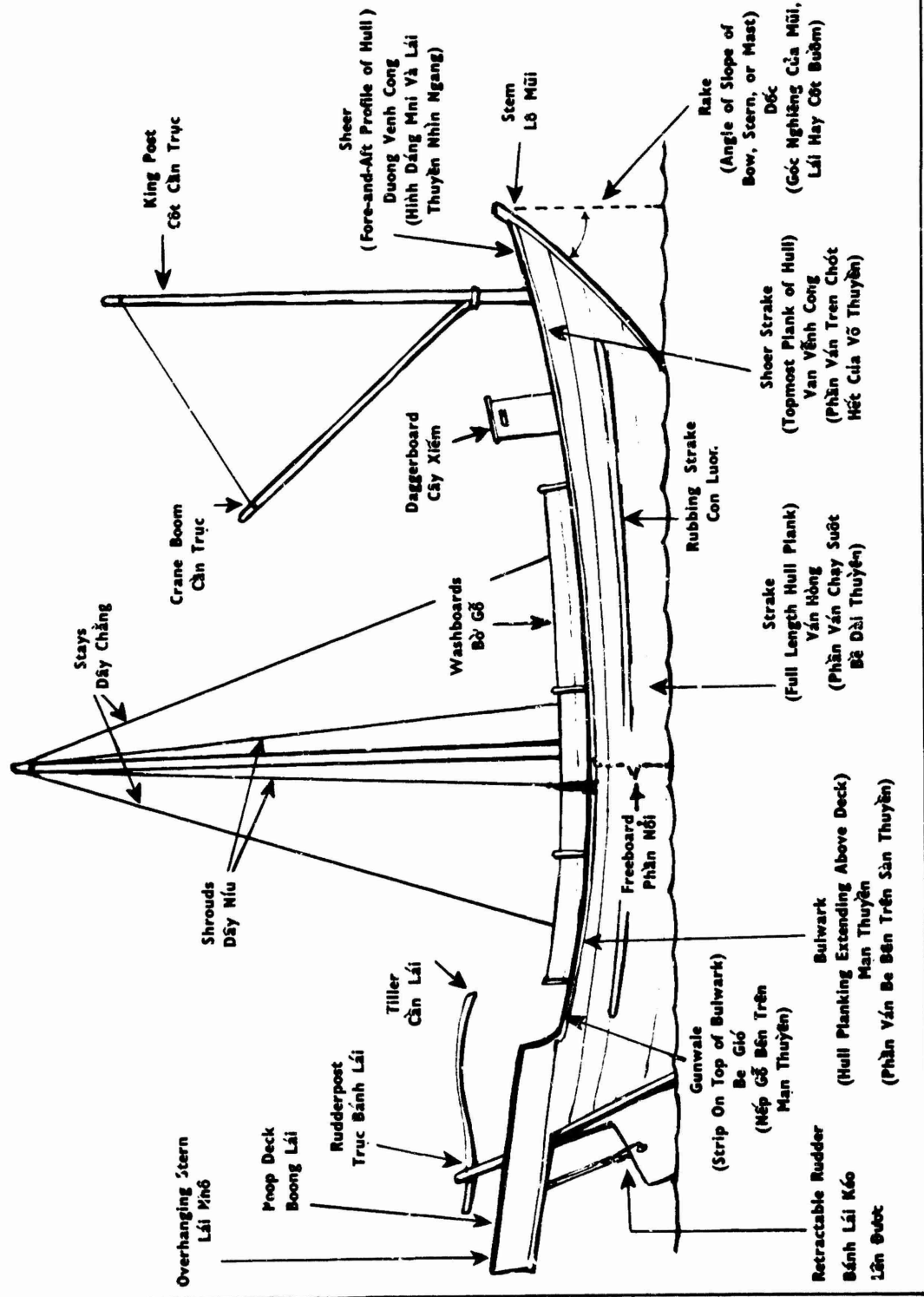
Transom Stern
Lái Có Bụng Ngang



Round Stern
Lái Tròn



Counter Stern
Lái-Dôi



Double Ender With
Pointed Bow and Stern



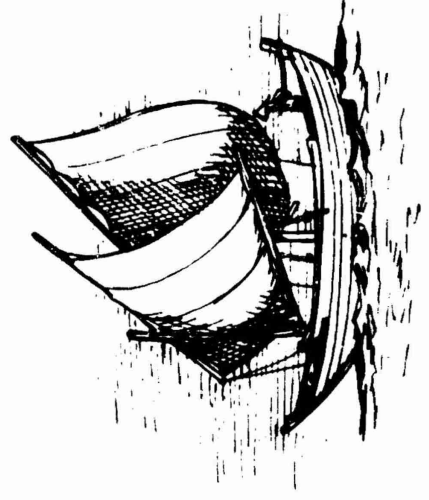
Loai Thuyền Hai Đầu Giống Nhau
Có Mũi Và Lái Nhọn

Double Ender With
Transom Stern and Bluff Bow



Loai Thuyền Hai-Đầu Giống Nhau
Lái Có Bụng Ngang Và Mũi Phẳng

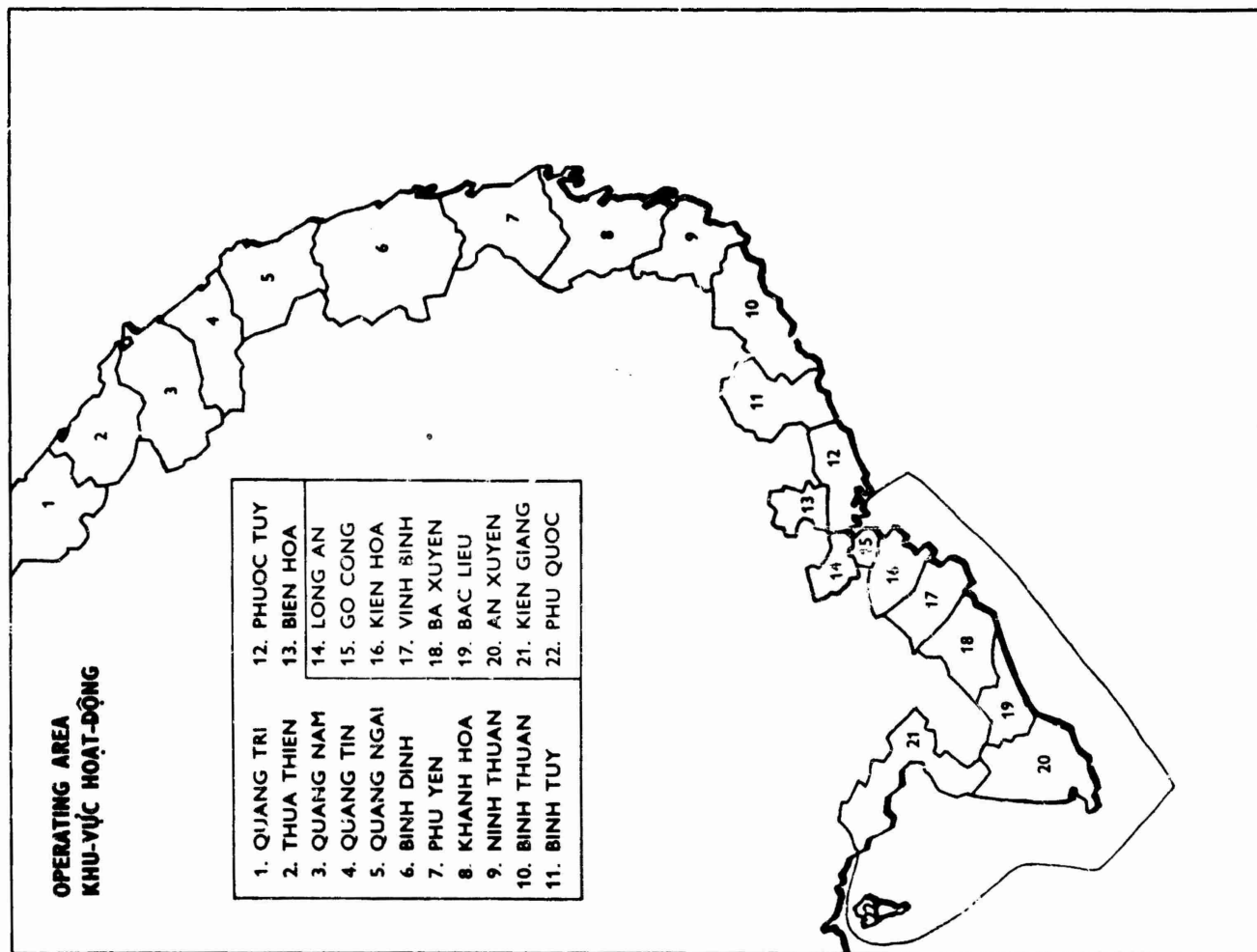
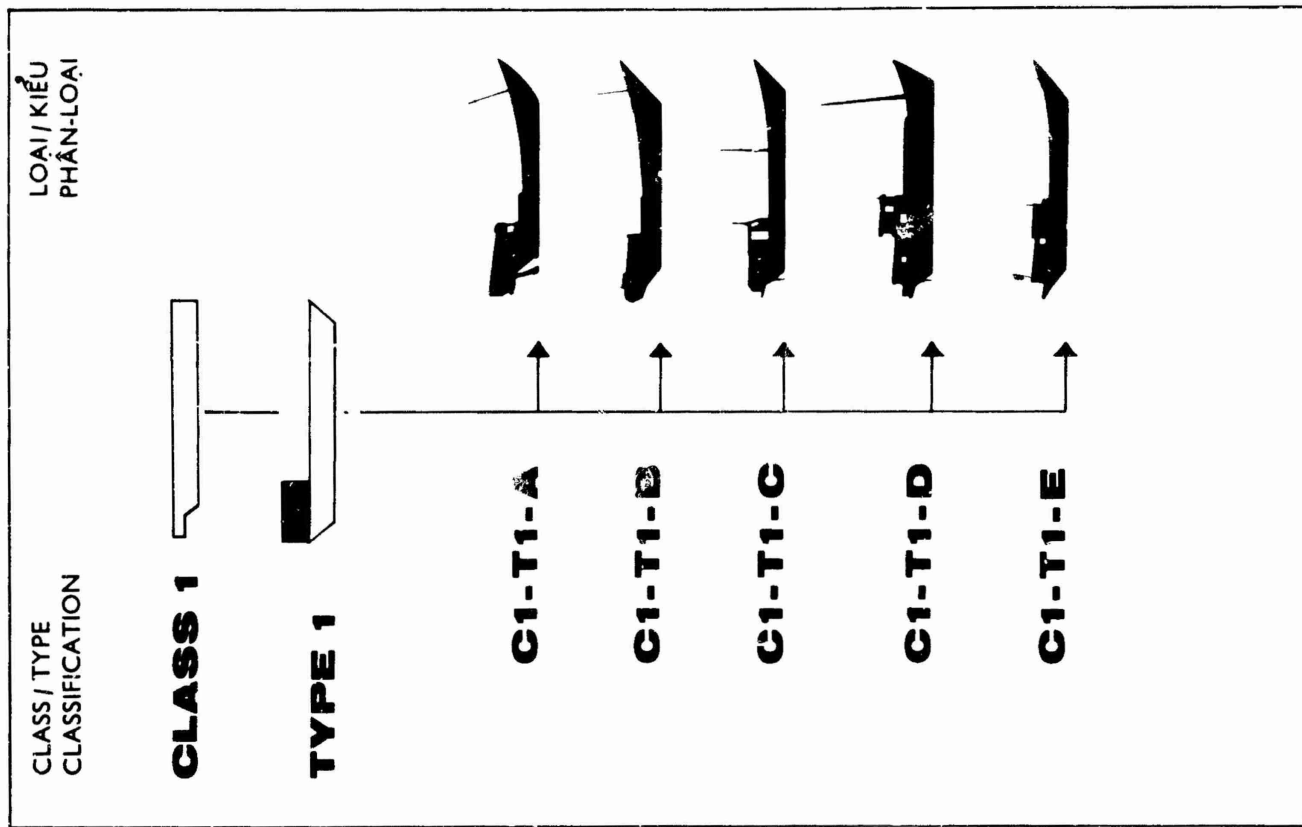
Wood-Hulled Coastal Vessels
Tàu Thuyền Cân-Duyên Vỏ Gỗ



PRECEDING
PAGE BLANK

PRECEDING
PAGE BLANK

CLASS 1 - TYPE 1



C1-T1



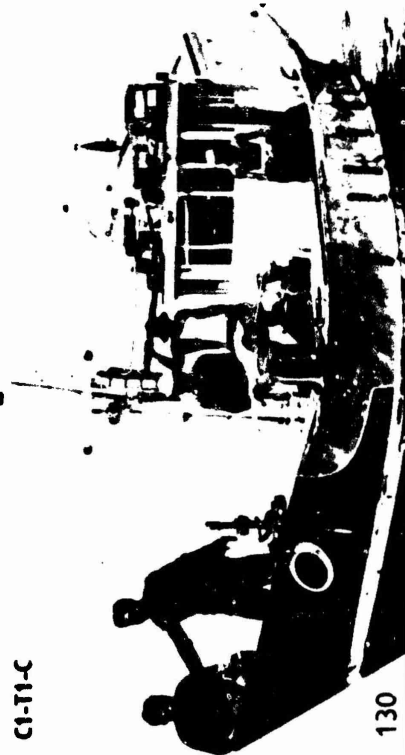
C1-T1-D



C1-T1-B



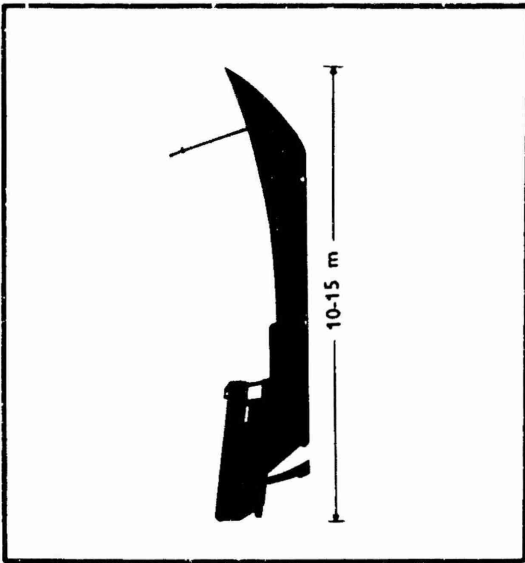
C1-T1-E



C1-T1-C



C1-T1-A (PQMC-1a)



C1-T1-A		TYPE:		Motor Fishing Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:	
10-15 m	2.5-3.5 m	17 (est)	1-1.5 m (est)	1 Diesel	
TYPE OF CATCH/CARGO:		RECOGNITION FEATURES:			
OPERATING AREA:		Overhanging Poop Straight Stern High Cabin Aft			
		Phu Quoc Island, Ha Tien			

General Information

C1-T1 are motorized fishing and cargo boats common to the west coast and southern provinces of South Vietnam. Together with the C1-T2 and C1-T14 they comprise more than three-fourths of the boats in this region.

These boats are recognized by their overhanging poop deck, low freeboard amidships, and sweeping sheer to a sharply raked, pointed bow. A large round eye is usually painted on the bow.

The C1-T1-A, a Phu Quoc fishing boat, operates out of Duong Dong and other fishing villages on the islands of Phu Quoc and An Thoi.

Two features mark the C1-T1-A. The first is the high, upswept poop-deck cabin overhanging the pointed stern and extending well over the quarters. The second is the large, curved retractable wooden rudder, usually operated by a tiller inside the cabin. The hull sometimes

C1-T1-A		LOẠI THUYỀN:		Thuyền Máy Đánh Cá	
DÀI:	RỘNG:	TRONG TẮN:	TẦM NƯỚC CÓ CHO	ĐỘNG LỰC DÂY THUYỀN:	
10-15 m	2.5-3.5 m	17	1-1.5 m	1 Máy Diesel	
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:		ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:			
VÙNG HOẠT ĐỘNG:		Boong Lái Cao Lái Thẳng Mũi Lái Cao			
		Đảo Phú-Quốc, Hà-Tiên			

Khái Niệm Đại Cường

C1-T1 là những ngư thuyền và thương-thuyền có động cơ rất phổ thông ở vùng bờ biển phía tây và các tỉnh về phía nam miền Nam Việt-Nam. Những thuyền này và thuyền C1-T2, C1-T14 chiếm hơn 3/4 tổng số thuyền bè trong vùng.

Đặc điểm hình-dáng dễ nhận thấy của loại thuyền này là boong lái cao, khoảng giữa thuyền nổi thấp trên mặt nước và thân thuyền cong vênh lên tạo thành một mũi dốc nhọn. Thường người ta vẽ băng sơn một hình mắt tròn, lớn trên mũi thuyền.

C1-T1-A, một loại ngư thuyền Phú Quốc, đặt căn cứ hoạt động tại Dương-Động và tại các làng đánh cá khác trên đảo Phú Quốc và An-Thới.

Hình dáng loại thuyền C1-T1-A có hai đặc điểm. Thứ nhất là

C1-T1-A

is fully decked with up to four covered fish holds; at other times there is a large open hold amidships where nets are stowed and only one or two fish holds.

C1-T1-A are usually out of operation twice each year, for a month at a time, undergoing maintenance or repair. Some are beached at high tide for scraping and caulking; others are taken to a boatyard.

chiếc mũi lái vênh cao bên trên lỗ lái nhọn và nhỏ quá về phía sân lái. Thứ nhì là chiếc bánh lái bằng gỗ lớn, cong, thường được điều khiển bằng một cần lái đặt bên trong mũi. Đôi khi toàn thể thân thuyền được phân thành bốn hầm kín chứa cá; đôi khi thuyền chỉ có một hoặc hai hầm chứa cá nhưng lại có một ngăn lớn lộ thiên ở phần giữa thuyền để chứa lưới.

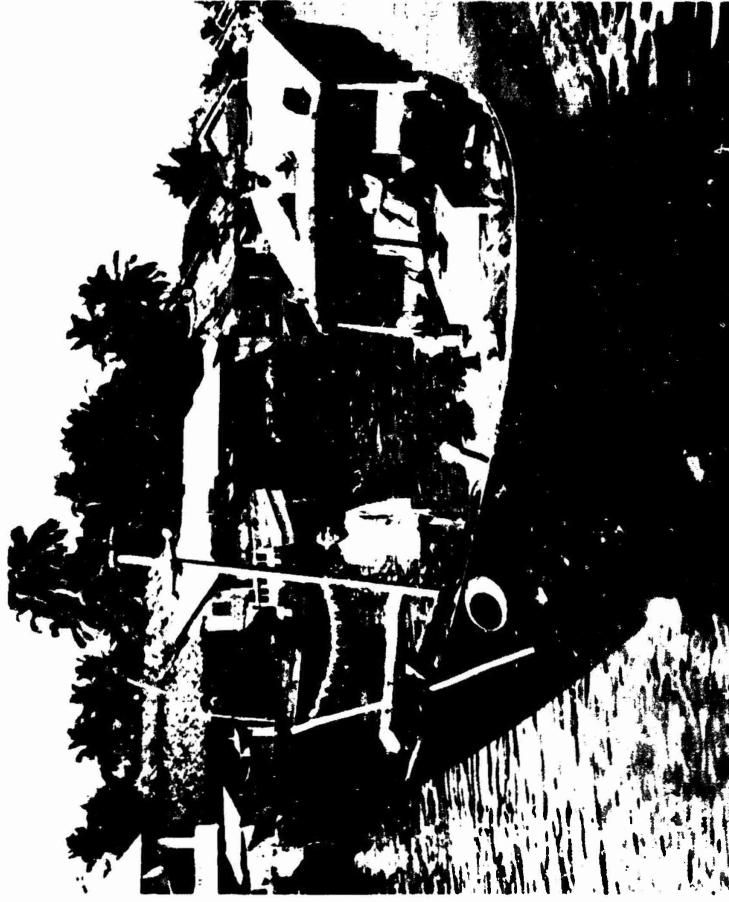
Mỗi năm thuyền C1-T1-A phải nghỉ hoạt động hai lần, mỗi lần lâu chừng một tháng để bảo trì và sửa chữa. Một số thuyền được cho vào bãi khi triều lên để cạo vỏ và xảm trét; một số khác được đưa đến xưởng.

Prominent Curve of Rudderpost and Exposed Understructure of Cabin Help to Distinguish C1-T1-A From Other C1-T1 Vessels

Trục Bánh Lái Cong và Chi-Tiết Kiến-Trúc Phần Dưới Mũi Lộ Rõ Giúp Phân-Biệt Thuyền C1-T1-A Với Các Loại C1-T1 Khác

Engine of C1-T1-A Is Housed in Low Compartment Just Forward of Cabin

Động-Cơ Thuyền C1-T1-A Đặt Trong Phòng Nhỏ Ngay Trước Mũi



C1-T1-B (RGMC-1d)



C1-T1-B			TYPE:		Motor Fishing Boat	
LOA: 14-18 m	BEAM: 3-5 m	GROSS TONS: 45 (est)	DRAFT (loaded): 1.5 m	PROPULSION: 1 Diesel	RECOGNITION FEATURES: Overhanging Poop Straight Stern High Cabin Aft	
TYPE OF CATCH/CARGO: Varied						
OPERATING AREA: Coast Of Mainland From Rach Gia To Vung Tau						

General Information

This fishing vessel, commonly referred to as the "Kien Giang boat", is larger and more numerous than the C1-T1-A. It generally operates out of Rach Gia but also is seen around the southern coast and as far north as Vung Tau (on the eastern coast).

The C1-T1-B is distinguished from the C1-T1-A by its higher freeboard, less pronounced sheer, and lower cabin with stern overhang. The cabin sides are flush with the upper strakes.

These boats have either a large curved wooden rudder or a smaller metal one.

The hull is fully decked and usually has four fish holds with covered hatches.

The boats are usually out of operation twice each year, for a

C1-T1-B			LOẠI THUYỀN: Thuyền Máy Đánh Cá		ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG: Boong Lái Cao Lái Thẳng Mũi Lái Cao
DÀI 14-18 m	RỘNG 3-5 m	TRỌNG TẤN 45	TẦM NƯỚC CỎ CHO 1.5 m	ĐỘNG LỰC DÂY THUYỀN: 1 Máy Diesel	
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Không Nhất Định					
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Vùng Duyên-Hải Từ Rạch-Gia Đến Vũng Tàu					

Khái Niệm Đại-Cuống

Loại ngư-thuyền này, thường được gọi là "thuyền Kiên Giang", có hình dáng lớn hơn và số lượng cũng nhiều hơn loại thuyền C1-T1-A. Thuyền C1-T1-B đặt căn cứ hoạt động tại Rạch Gia song người ta cũng trông thấy loại thuyền này trong vùng bờ biển phía nam và quá về phía bắc đến tận Vung Tàu (vùng bờ biển phía đông).

Thuyền C1-T1-B phân biệt với thuyền C1-T1-A ở điểm C1-T1-B nổi trên mặt nước cao hơn, thân thuyền ít vênh hơn, mũi thuyền thấp hơn với lỗ lái nhỏ cao. Hai hông mũi được đóng bằng mặt với đường ván trên của thân thuyền.

Thuyền có một bánh lái cong lớn làm bằng gỗ hoặc một bánh lái nhỏ hơn bằng kim khí.

T toàn thể sân thuyền được lót ván và thường được ngăn thành bốn

C1-T1-B

month at a time, undergoing maintenance or repair. Some are beached at high tide for scraping and caulking; others are taken to a boatyard. Repairs cost about U.S. \$200. A new C1-T1-B with engine costs about \$6,000.

hầm chứa cá có nắp đậy.

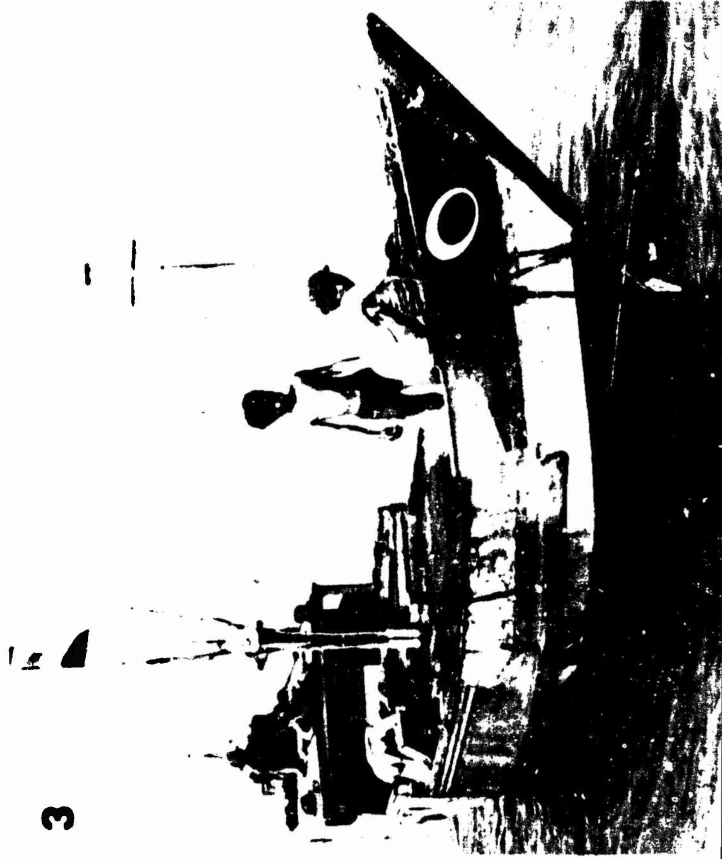
Hàng năm thuyền thường phải ngừng hoạt động hai lần, mỗi lần lâu chừng một tháng, để tu bổ và sửa chữa. Một số thuyền được cho lên bãi khi thủy triều dâng để cạo vỏ và nắm trét. Một số khác được đưa vào xưởng. Phí tổn của chữa hết khoảng 200 mỹ kim. Một thuyền C1-T1-B mới có động cơ giá chừng 6000 mỹ kim.

(1 & 2) Comparison of Two C1-T1-B Shows Differences in Cabins, Rudders, and Other Details

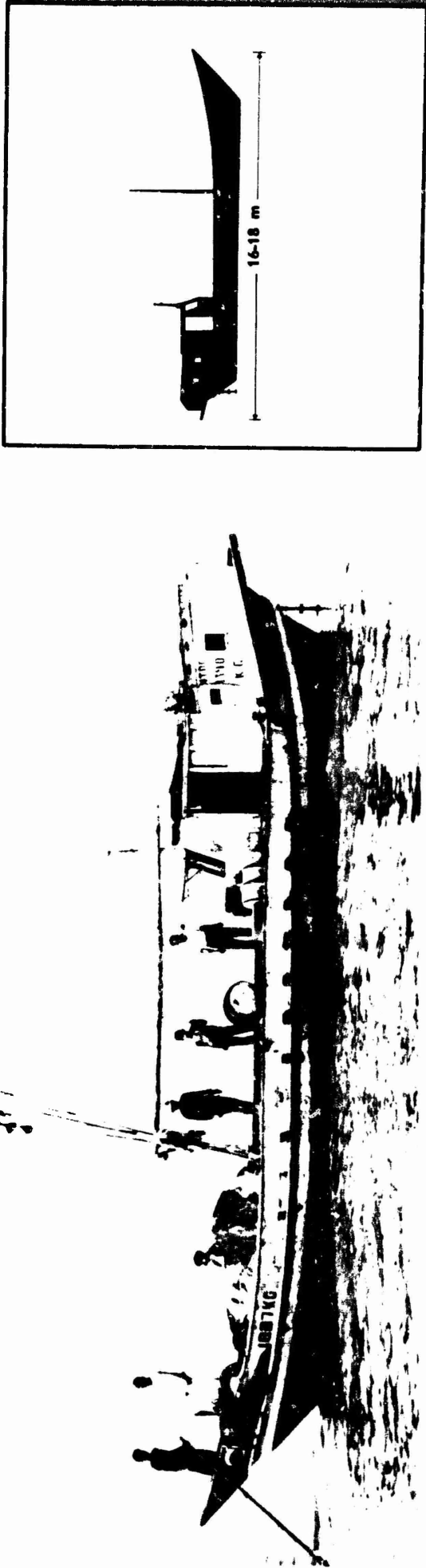
(3) Large, Round Eyes Are Common on C1-T1-B

(1 & 2) So Sánh Hai Thuyền C1-T1-B Cho Thấy Sự Khác Biệt Giữa Mũi, Bánh Lái và Các Chi-Tiết Khác

(3) Hình Mắt Tròn Lớn Rất Thường Thấy Trên Thuyền C1-T1-B



C1-T1-C



C1-T1-C				TYPE: Motor Fishing Boat	
LOA: 16-18 m	BEAM: 3.5-4.5 m	GROSS TONS: 45 (est)	DRAFT (loaded): 1.5 m	PROPULSION: 1 Diesel	
TYPE OF CATCH/CARGO: Varied			RECOGNITION FEATURES:		
OPERATING AREA: Coast Of Mainland From Rach Gia To Vung Tau			Overhanging Poop Straight Stern High Cabin Aft		

General Information

C1-T1-C are fishing boats about the same size as the C1-T1-B which also operate in the coastal waters from Kien Giang to Phuoc Tuy. Its distinctive cabin sets it apart from other boats of this type.

Often referred to as a "Thailand cabin", it has a high wheel house and a large door at its forward end. The cabin does not extend aft to the end of the poop deck.

These boats have a metal rudder operated by a wheel instead of a tiller. The hull is fully decked and usually has four fish holds with covered hatches.

The boats are usually out of operation twice each year, for a month at a time, undergoing maintenance or repair. Some are beached at high tide for scraping and caulking; others are taken to a boatyard.

C1-T1-C			LOẠI THUYỀN: Thuyền Máy Đánh Cá	
DÀI 16-18 m	RỘNG 3.5-4.5 m	TRỌNG TẤN 45	TẦM NƯỚC CÓ CHO 1.5 m	ĐỘNG LỰC DÂY THUYỀN: 1 Máy Diesel
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Không Nhất Định			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Dọc Duyên Hải Từ Rach-Giá Tới Vung-Tau			Boong Lái Cao Lái Thăng Mũi Lái Cao	

Khái Niệm Đại-Cứống

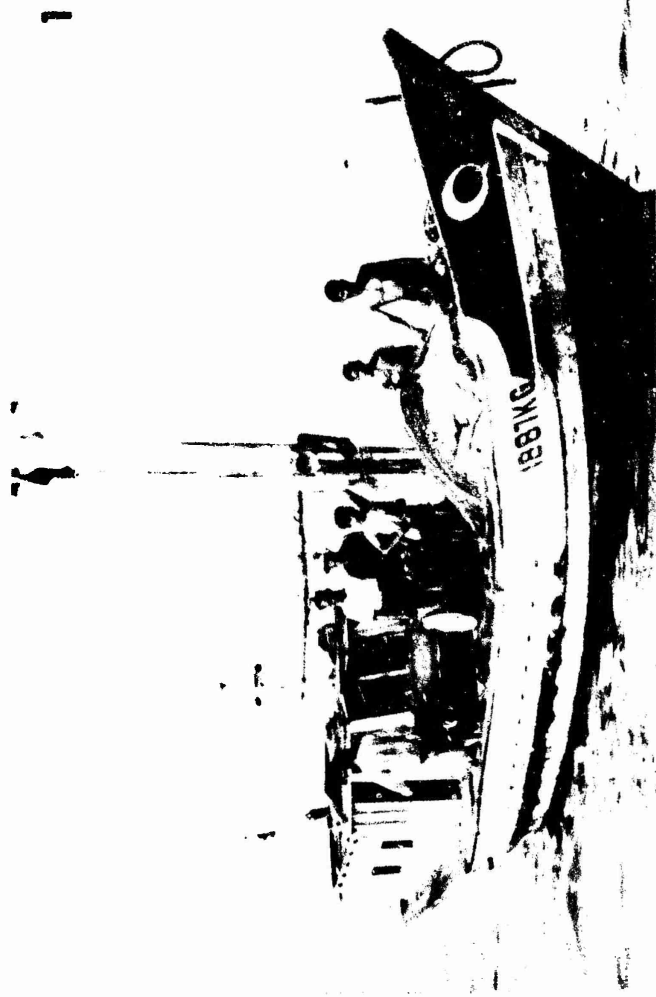
C1-T1-C là những ngư thuyền có kích thước xấp xỉ loại C1-T1-B cùng hoạt-động trong vùng cận duyên từ Kiên-Giang đến Hà-Tiên. Thuyền C1-T1-C có một chiếc mũi khác thường khiến nó phân-biệt hẳn với những thuyền cùng loại. Mũi này thường được gọi là "mũi Thái-Lan", gồm có một phòng lái cao có một cửa lớn ở mặt trước. Mũi này không nằm dài quá về phần cuối boong lái.

Thuyền có một bánh lái bằng kim-khí được điều-khiển bằng một bánh lái tròn thay vì cần lái thẳng. Toàn thể sàn thuyền được lót ván và thường có bồn hầm chứa cá có nắp đậy.

Mỗi năm thuyền thường ngừng hoạt động hai kỳ, mỗi kỳ lâu khoảng một tháng, để tu bổ và sửa chữa. Một số thuyền được cho vào bãi khi triều lên để cạo vỏ và xam trét; số còn lại được đưa vào xưởng.

C1-T1-C

- (1) Deck of C1-T1-C Extends Around Sides of After Part of Cabin
 - (2) Low, After Section of Cabin Provides Stowage and Shelter
 - (3) Tall Poles With Flags Are Used to Mark Nets
- (1) Boong Thuyền C1-T1-C Nhô Dài Quanh Hai Bên Hồng Phần Sau Mũi
 - (2) Phòng Thấp Sau Mũi Dùng Làm Chỗ ở và Chứa Hàng
 - (3) Sào Dài Có Cờ Dung Đánh Dấu Lưới

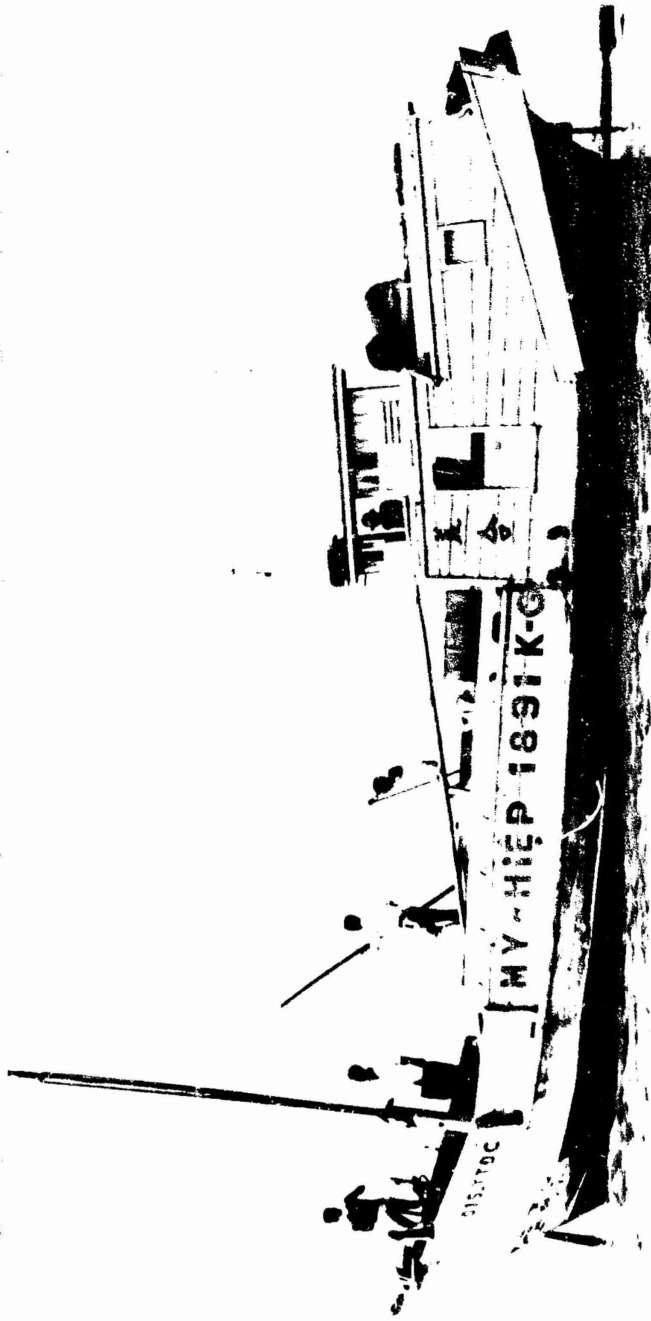
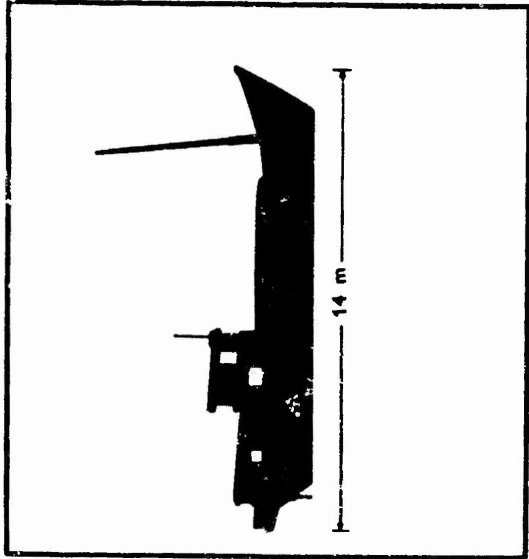


3

2



C1-T1-D



C1-T1-D			TYPE:		Motor Cargo Boat	
LOA:	14 m	BEAM:	4.5 m	GROSS TONS:	45 (est)	DRAFT (loaded):
				1.5 m		
TYPE OF CATCH/CARGO:				RECOGNITION FEATURES:		
Nuoc Mam, Clothing, Dairy Products, Rice, Meat				Overhanging Poop Straight Stern High Cabin Aft		
OPERATING AREA:						
Gulf Of Thailand						

General Information

C1-T1-D are cargo boats which operate between Kien Giang and Phu Quoc, and other nearby islands in the Gulf of Thailand.

Beamier than most C1-T1, the C1-T1-D is further distinguished by its high freeboard and unusual cabin structure. The poop deck angles sharply upward from the quarters to considerable stern overhang. The after section of the big cabin does not extend to the end of the poop deck. Its forward section is surmounted by a boxlike second story so that the helmsman can stand at the wheel.

These boats have a metal rudder. Unlike other vessels of the area, they usually have no eyes on the bow.

The boats are usually out of operation twice each year, for a month at a time, undergoing maintenance or repair. Some are beached at high tide for scraping and caulking; others are taken to a boatyard.

C1-T1-D			LOẠI THUYỀN:		Thường Thuyền Máy	
DÀI:	14 m	RỘNG:	4.5 m	TRỌNG TẤN:	45	TẦM NƯỚC CỎ CHO
					1.5 m	
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:				ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:		
Nước Mắm, Quần Áo, Bô Nĩa Phô-Mát, Gạo Thít						
VÙNG HOẠT ĐỘNG:						
				Boong Lái Cao Lái Thẳng Mũi Lái Cao		
				Vịnh Thái-Lán		

Khái Niệm Đại-Cúống

C1-T1-D là những thường thuyền hoạt động từ Kiên-Giang đến Phú-Quốc và những hải đảo lân cận trong vịnh Thái-Lan.

Ngoài điểm rộng hơn hầu hết các thuyền loại C1-T1, thuyền C1-T1-D còn có một đặc điểm khác là mạn thuyền nổi cao và lối kiến trúc mũi khác thường. Boong lái từ khoang cuối thuyền cong đứng lên thành một lô lái nhỏ cao. Phần sau của chiếc mũi lớn không nằm dài quá đến phần sau boong lái. Bên trên phần trước mũi có một tầng thứ hai giống hình chiếc hộp để người lái thuyền đứng cầm tay lái.

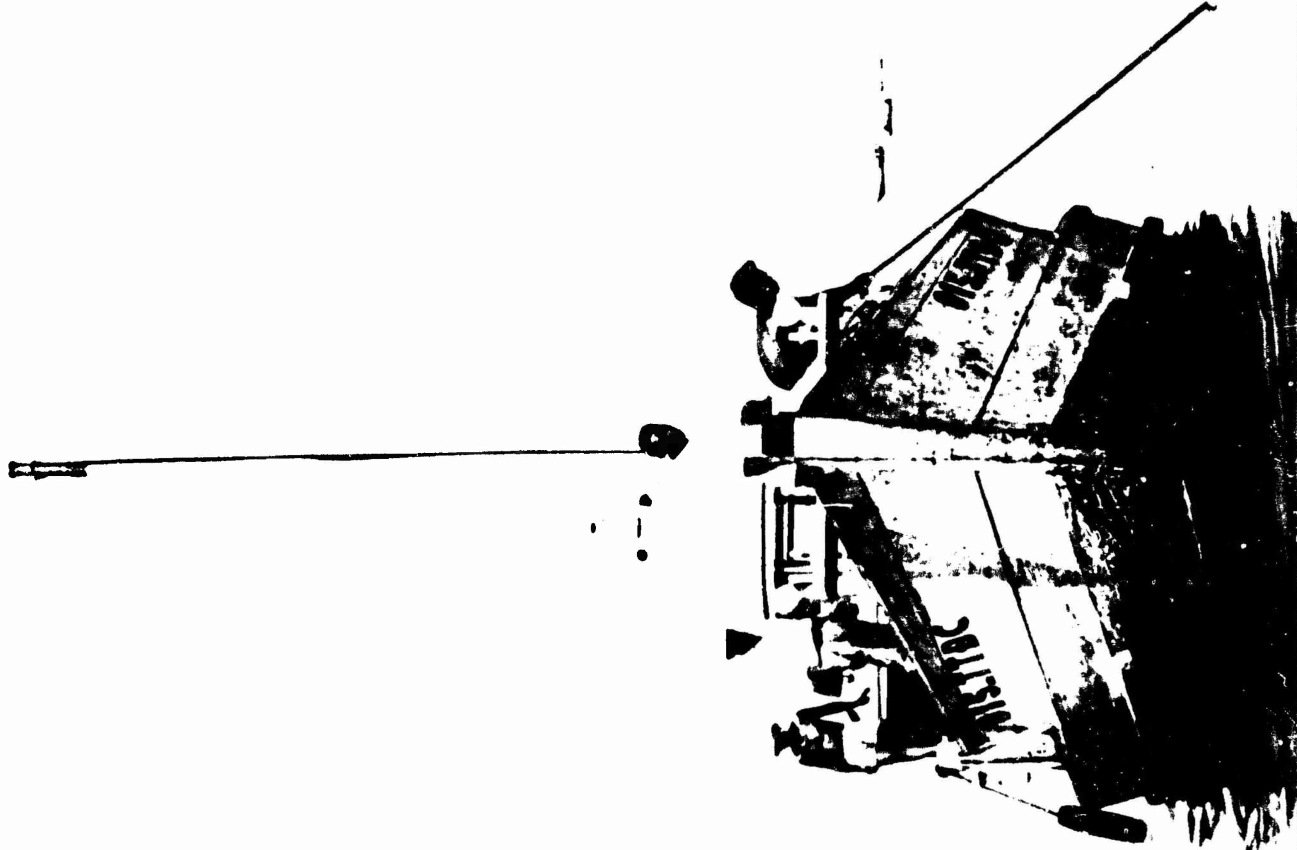
Thuyền C1-T1-D có một bánh lái bằng kim-kni. Khác hẳn các thuyền cùng hoạt động trong vùng, C1-T1-D thường không vẽ hình mắt trên mũi thuyền.

Hàng năm thuyền ngưng hoạt động hai kỳ, mỗi kỳ lâu chừng một tháng, để tu bổ và sửa chữa. Một số được cho vào bãi khi triều lên để cạo vỏ và xăm trét, số còn lại được đưa vào xưởng.

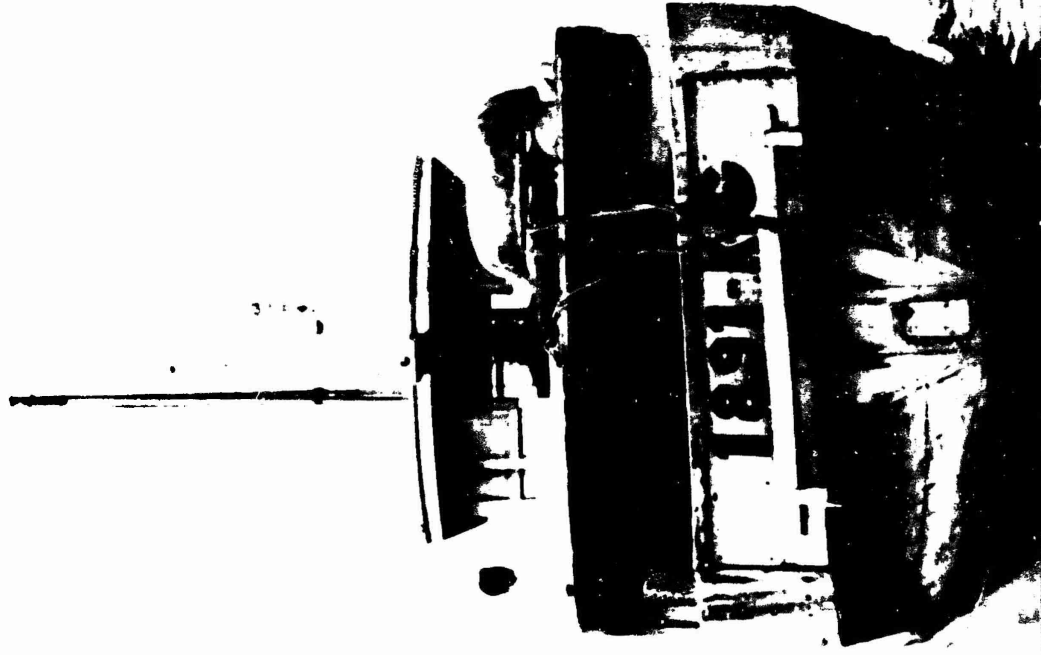
C1-T1-D

- (1) Steps in Profile Show Where Sections of Side Bulwarks Can Be Removed to Ease Cargo Handling
- (2) Helmsman's House Which Tops Big Cabin is an Unusual Feature of C1-T1-D
- (1) Bức Gỗ Cho Thấy Phần Hồng Thuyền Có Thể Rỡ Bỏ Để Việc Lên Xuống Hàng Hóa Được Dễ Dàng
- (2) Phòng Lái Xây Trên Chóp Mũi Thuyền Lớn Là Một Đặc Điểm Của Thuyền C1-T1-D

1



2



C1-T1-E



C1-T1-E			TYPE:		Motor Fishing Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:		
12 m	2.5-3 m	20 (est)	1-1.5 m	Diesel		
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:			
Varied			Overhanging Poop Straight Stern High Cabin Aft			
OPERATING AREA:						
Ca Mau, Poulo Obi, East Coast North To Vung Tau						

General Information

Less numerous than others of its type, the C1-T1-E is a fishing boat operating in the waters around the southern tip of South Vietnam and as far north as Long An. Many of these boats are based inland at up-river ports.

This boat with its sharply raked, pointed bow, low freeboard, and low overhanging poop with the cabin somewhat forward of the stern looks like a smaller version of the C1-T1-C.

The hull is fully decked and usually has four fish holds with covered hatches.

The boats are usually out of operation twice each year, for a month at a time, undergoing maintenance or repair. Some are beached at high tide for scraping and caulking; others are taken to a boatyard.

C1-T1-E		LOẠI THUYỀN:		Thuyền May Đánh Cá	
DÀI:	12 m	RỘNG:	2.5-3 m	TRỌNG TẤN:	20
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:		TẦM NƯỚC CÓ CHO		ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:	
Không Nhất Định		1-1.5 m		Máy Diesel	
VUNG HOAT DONG: Ca-Mau, Poulo Obi, Tù Duyên-Hải Đông Bắc Đến Vũng-Tàu		ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:		Boong Lái Cao Lái Thẳng Mũi Lái Cao	

Khái Niệm Đại-Cường

C1-T1-E là loại ngư-thuyền có số lượng ít hơn cả trong hạng C1-T1. Thuyền hoạt động trong vùng biển từ diện cực nam miền Nam Việt-Nam trở lên phía bắc cho đến Long-An. Rất nhiều thuyền loại này đặt căn-cứ tại các giang-cảng sâu trong nội địa.

Thuyền này có mũi dốc nhọn, mạn thuyền nổi thấp trên mặt nước boong lái thấp và mũi năm hơi quá về phía trước lỗ lái nên trông tương tự kiểu thuyền C1-T1-C thu nhỏ.

Toàn thể sàn thuyền được lót ván và thường có bốn hầm chứa cá có nắp đậy.

Hàng năm thuyền ngừng hoạt-động hai kỳ, mỗi kỳ lâu một tháng, để tu-bổ và sửa chữa. Một số được cho vào bãi khi triều lên để cạo vỏ và xắm trét; số còn lại được đưa đến xưởng.

C1-T1-E

- (1) Cabin of C1-T1-E Often Does Not Extend Aft of the Stern
- (2) Fish Holds Amidships Have Covered Hatches
- (3) Like Other C1-T1, C1-T1-E Have Round Eyes on Pointed Bow
- (1) Mũi Thuyền C1-T1-E Thường Không Nhô Quá Ra Sau Lái
- (2) Khoang Chứa Cá Giữa Thuyền Có nắp Đậy
- (3) Cũng Giống Như Loại C1-T1, Thuyền C1-T1-E Có Vẽ Hình Mắt Tròn Trên Mũi Thuyền Nhận

1



3



2



Propulsion System

The C1-T1 craft are equipped with diesel engines varying in size up to 60 hp. Danish Bukh or Japanese Yanmar and Kisaki, 1- or 2-cylinder, 6- to 20-hp engines are commonly used. On the Phu Quoc craft the top of the engine house can be seen just forward of the cabin; on the Rach Gia craft it is a low compartment built as a rise in the sides and extends from gunwale to gunwale; and on the Thailand-cabin craft the engine is housed below the pilot house. The C1-T1 carry 40 to 90 liters of fuel except that those which customarily make long trips carry as much as 500 liters.

A few spare parts and ordinary hand tools are carried on board.

Operational Information

In the Rach Gia/Phu Quoc/Ha Tien area and south along the west coast to Song Ong Doc, C1-T1 commonly fish at night with encircling gill nets. In the Phu Quoc/Ha Tien area they sometimes fish in pairs using anchovy lift nets. In the shallow-water Rach Gia area vessels must depart and return to their home ports during high tide. C1-T1 remain at sea for periods varying in length from overnight to 2 weeks.

The C1-T1-D cargo vessels make regular voyages between Duong Dong and ports in the area. Some of the newer Thai-and-cabin Kien Giang vessels regularly stop at Duong Dong, An Thoi, and Ca Mau, trips of 13, 10, and 12 hours, respectively, from Rach Gia. From Rach Gia they carry clothing, meat and dairy products, and rice to Duong Dong where they pick up nuoc mam.

Hệ Thống Dây Thuyền

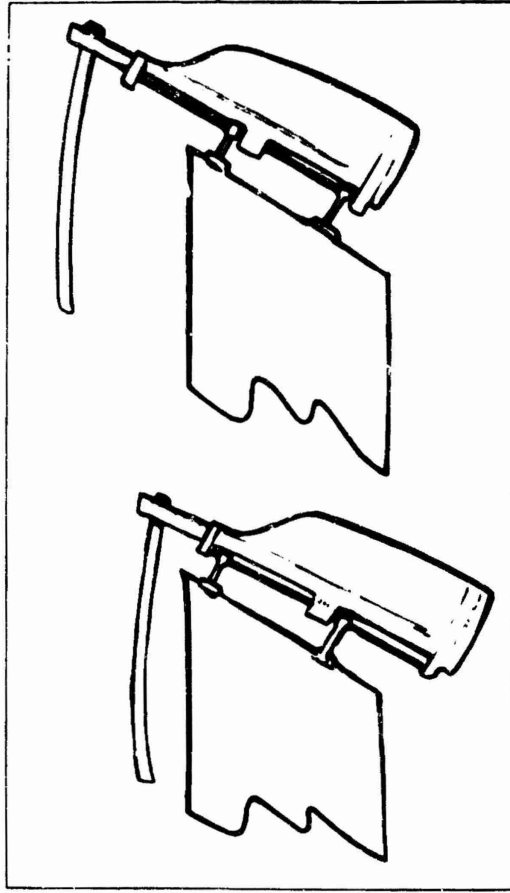
Thuyền C1-T1 được trang-bị bằng động cơ diesel thuộc nhiều cỡ khác nhau mạnh nhất là 60 mã lực. Loại động-cơ Bukh của Đan Mạch hoặc Yanmar và Kisaki của Nhật-bản có 1 hay 2 xy-lanh, mạnh từ 6 đến 20 mã-lực là những loại thông dụng nhất. Trên những thuyền Phú Quốc, người ta có thể trông thấy nóc phòng máy kê ngay phía trên mũi. Trên loại thuyền Rach-Gia người ta nâng cao thành bên thuyền từ mạn thuyền phía bên này sang phía bên kia làm thành một phòng thấp để đặt máy. Trên loại thuyền có mũi kiểu Thái-Lan, động cơ được đặt phía dưới phòng máy. Thuyền C1-T1 thường mang theo từ 40 đến 90 lít nhiên-liệu, ngoại trừ số thuyền hải hành xa thường mang đến 500 lít.

Thuyền có một ít bộ phận thay thế và vài dụng cụ sửa chữa thông thường.

Cách Thức Hoạt-Động

Trong vùng Rạch-giá, Phú-Quốc, Hà tiên và về phía nam dọc theo bờ biển phía đông tới Sông Ông Đốc, các thuyền C1-T1 thường dùng lưới bện đánh bao để đánh cá về đêm. Trong vùng Phú Quốc, Hà-tiên, đôi khi các thuyền này đánh cá từng cặp với loại lưới mảnh cơm. Vì biển ở vùng Rạch-giá nông nên thuyền bè phải ra khơi và trở về cu-cảng khi thủy triều lên. Thuyền C1-T1 thường ở lại ngoài khơi lâu từ một ngày tới hai tuần lễ. Các thuyền khác C1-T1-D đi lại thường xuyên giữa Duong Dong và các thị cảng khác trong vùng. Một vài thuyền Kiên-giang có mũi kiểu Thái-Lan m.ít hơn thường khởi hành từ Rạch-giá và ghé lại Duong Dong (mất 13 giờ). An-thới (mất 10 giờ) và Cà-mâu (mất 12 giờ). Từ Rạch-giá, các thuyền này chở vải vóc, gạo, thịt và bơ, sữa, pho-mát đến Duong-Dong Joan chở nước mắm từ Duong Dong về đất liền.

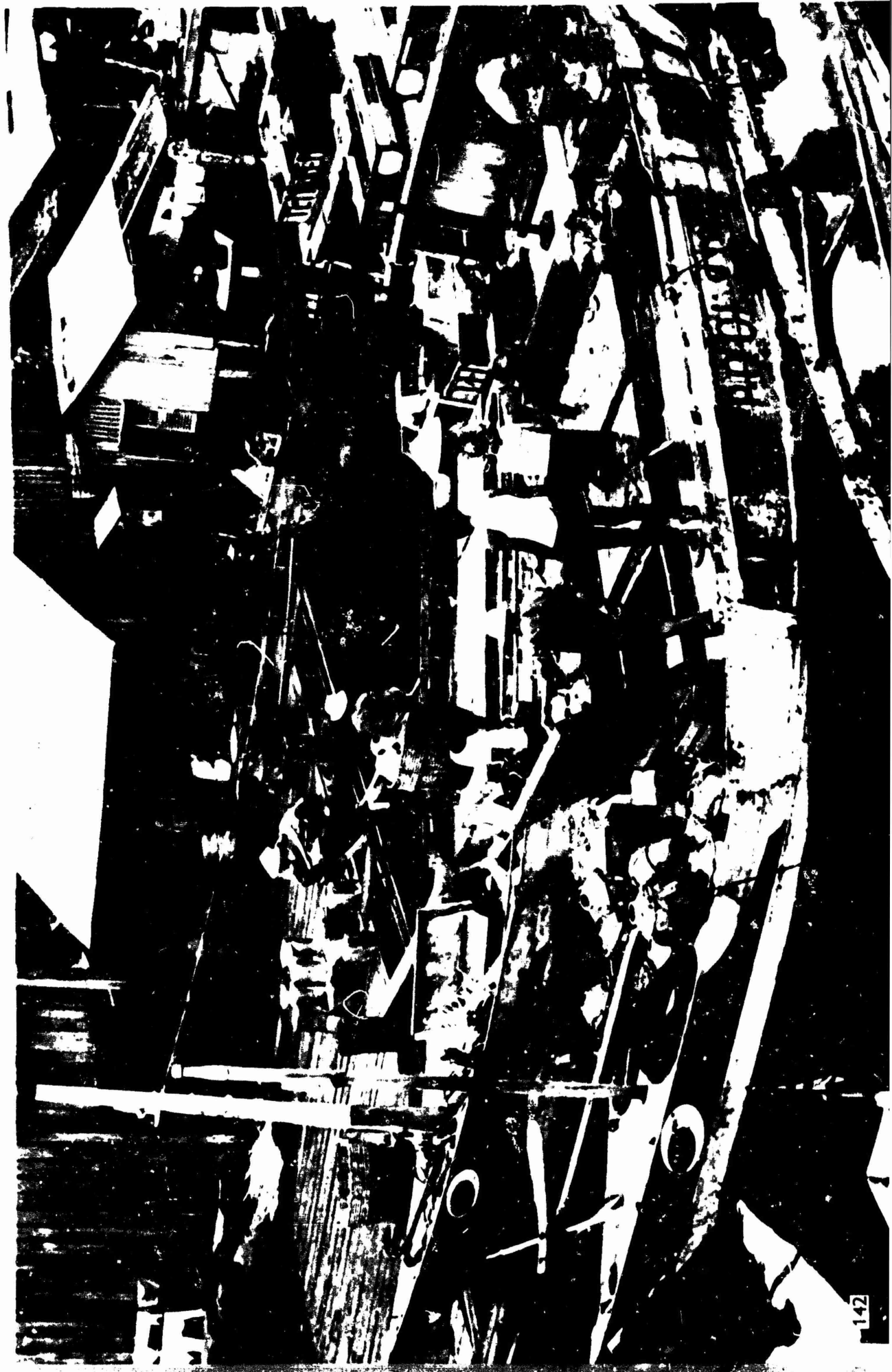
Long Pintle Permits C1-T1 Rudder To Be Raised for Shallow-Water Operation
Ố bánh lái của thuyền C1-T1 có một cây chốt dài làm cho người ta có thể nhấc bồng bánh lái lên trong lúc thuyền hoạt động trong vùng nước nông



C1-T1

C1-T1-A and C1-T1-D Cargo Vessels at Duong Dong Carry Nuoc Mam to Mainland and Return With Clothing, Meat, and Dairy Products

Những thường thuyền C1-T1-A và C1-T1-D ở Dương-Đong chở nước mắm vào đất liền và trở về mang theo quần áo, thịt và bơ sữa, phó mát



C1-T1-E registered inland at Ca Mau and My Tho fish the mouths of rivers along the coast of the Mekong Delta region. The boats in the South China Sea and those at the mouth of the Song Ong Doc River use long drift gill nets. During this passive fishing operation, the engine is normally stopped.

On boats in the Rach Gia/Phu Quoc area, nets and floats are usually stowed on deck or in one of the main holds. Boats in the South China Sea and in river mouths, where drift gill netting is common, usually have 150 to 200 bamboo or white plastic floats racked neatly on deck.

The common catch in the Gulf of Thailand coastal regions is Spanish mackerel, wolf herring, and silver batfish in amounts up to 300 kg daily. It is usually preserved in ice.

The C1-T1 vessels operate the year round. Some are quite seaworthy; the older Phu Quoc and traditional Kien Giang vessels are reputed to be safe in up to 1.5 m seas, and certain Thailand-cabin Kien Giang vessels are reported to operate in any kind of weather. Other C1-T1 tend to pitch in even moderate winds, but rolling is not a problem. Powered by a 2-cylinder, 20-hp diesel engine, an empty Thailand-cabin vessel can make about 7 kt.

Equipment

Navigation instruments are rarely carried on the C1-T1 vessels and an ordinary portable radio receiver comprises the communications gear.

The Thailand-cabin boats and the C1-T1 of the Phu Quoc and Rach Gia areas generally display standard electric running lights. Such lights are less common on the C1-T1 that operate near Song Ong Doc and in the South China Sea. A floodlight or carbide lantern mounted on a mast often illuminates the forward deck. Electricity is provided by a small engine-driven generator.

Loại thuyền C1-T1-E được đăng-bộ tại nội địa Cà-Mâu, Mỹ-tho và đánh cá ở các cửa sông dọc theo bờ biển vùng Châu-thổ sông Mê-Kông. Những thuyền ở biển Nam Hải và thuyền ở cửa sông Ông Đốc dùng loại lưới bện dài thả trôi. Trong khi bủa lưới người ta thường tắt máy.

Trên các thuyền ở vùng Rạch-gia, Phú-Quốc lưới và phao thường được xếp trên boong hay vào một trong số những hầm chính. Các thuyền bè ở biển Nam Hải và ở các cửa sông, nơi mà lưới đánh cá bằng

lưới bện được thịnh-hành, thường có từ 150 đến 200 phao tre hoặc phao plát-tic trắng chất gọn-ghe trên boong thuyền.

Ở những vùng duyên hải vịnh Thái-Lan, cá đánh được thường gồm loại cá thu Ông, cá rựa, cá chim. Cá đánh được có thể đến 300 ký một ngày và thường được ướp bằng nước đá.

Thuyền C1-T1 hoạt động quanh năm. Một vài thuyền loại này chịu đựng sóng gió rất bền. Các thuyền Phú-Quốc cũ và thuyền Kiên-Giang cổ-truyền nổi tiếng là chịu được sóng cao đến 1m5 và người ta còn cho biết có một vài thuyền Kiên-Giang có thể hoạt-động trong bất cứ thời tiết nào. Các loại thuyền C1-T1 khác thường dễ bị nhồi ngay khi chỉ có gió trung-bình, song ít khi bị tròng tránh. Trang-bị một động-cơ diesel 2 xy-lanh, mạnh, 20 mã lực, một thuyền có mũi kiểu Thái-Lan khi không chở gì có thể đạt đến tốc lực 7 gút.

Dụng-Cụ Trang-Bị

Loại thuyền C1-T1 ít khi mang theo dụng cụ hải-hành. Dụng cụ truyền tin thì chỉ gồm có một máy thu-thanh mang tay loại thông thường.

Loại thuyền có mũi kiểu Thái-Lan và những thuyền C1-T1 trong vùng Phú-Quốc, Rạch-Gia thường có gắn đèn hải-hành đứng tiêu chuẩn. Các thuyền C1-T1 hoạt động gần sông Ông Đốc và trong biển Nam-Hải thường ít khi được trang-bị loại đèn nói trên. Người ta thường treo một đèn rọi hay một đèn đốt bằng các-bua trên một cột buồm để soi sáng boong mũi. Điện dùng trên thuyền do một máy phát điện vận chuyển bằng động-cơ cung-cấp.

This C1-T1-A Fishing Boat Is About 15-m LOA and Has a Draft of 1 to 1.5 m

Loại ngư thuyền C1-T1-A này có chiều dài toàn thể cỡ chừng 15 m, và có tầm nước từ 1 m đến 1 m 5



C1-T1

Most C1-T1 carry a metal anchor at the bow and many of the larger boats carry a second one astern. Some of the Phu Quoc and Rach Gia vessels have wooden anchors.

Frequently a hooded ice crusher is mounted on the starboard side just forward of the cabin.

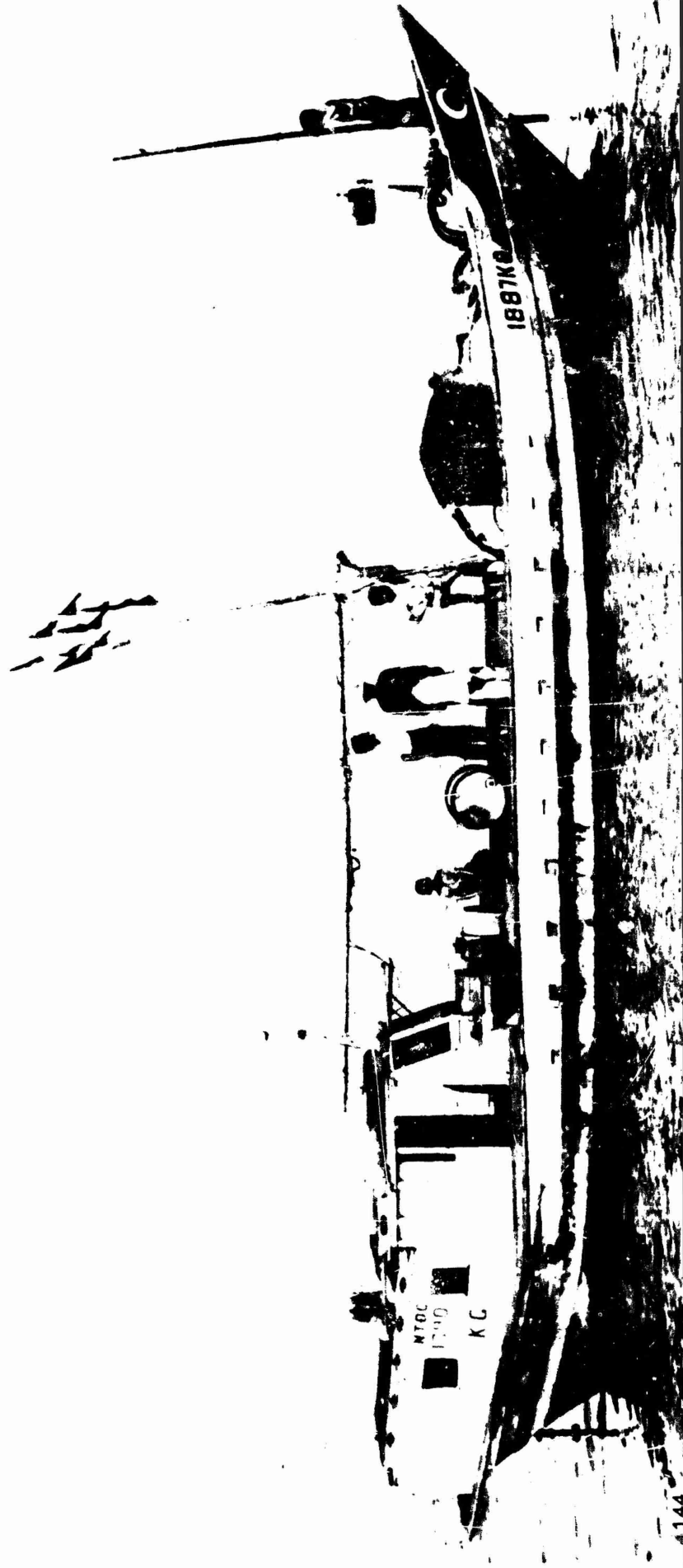
Only the more sophisticated boats have powered bilge pumps. Powered cargo-handling equipment is not common, but a short king post about 3 m high is usually stepped far forward on the cargo vessels. The cargo or fish are stowed loose in the holds or carried in bamboo baskets which are used for loading and unloading.

C1-T1 With Fish Holds Amidships and Fishing Gear Stowed in Open Forward Hold

Đa-số thuyền C1-T1 mang theo một chiếc neo bằng kim-khí ở phía mũi và nhiều thuyền lớn hơn có mang thêm một chiếc neo thứ nhì ở đằng lái. Vài thuyền Phú-Quốc và Rach-gia dùng neo gỗ. Thường có một máy xay nước đá có dây nắp được đặt ở phía hữu mạn tại ngay trước mũi thuyền.

Chỉ trên những thuyền tối tân người ta mới dùng máy bơm lườn. Thuyền thường không được trang bị những dụng cụ vận chuyển hàng-hóa bằng máy, song trên những thuyền chở hàng thường có dùng một cần trục cao khoảng 3m nghiêng quá về phía mũi. Hàng-hóa hay cá được chứa trong các hòm thuyền hoặc trong các giỏ tre. Những giỏ này cũng được dùng để khuôn hàng lên thuyền hoặc chuyển hàng xuống bến.

Thuyền C1-T1 Với Khoang Chứa Cá Giữa Thuyền và Dụng-Cụ Đáng Cá Chứa ở Khoang Phía Mũi



C1-T1

C1-T1-E Gill Netter Carries Dinghy for Laying Nets

Thuyền C1-T1-E, Loại Đánh Cá Bằng Lưới Mang, Đem Theo Sườn Để Mắc Lưới



C1-T1

Some of these boats carry floats and life jackets for safety. The floats are large painted metal canisters which are stowed atop the cabin.

Crew

C1-T1 vessels are generally operated by a 4- to 9-man all-male Buddhist crew. Families rarely, if ever, live on board. Many crew members have a primary school education; some are chosen by the skipper on the basis of their reputations as experienced and able seamen.

Một vài thuyền có mang theo phao và áp cấp cứu để bảo đảm an-ninh. Phao là những thùng thiếc sơn được xếp trên nóc mũi thuyền.

Thủy-Thủ Đoàn

Thủy thủ đoàn của những thuyền C1-T1 thường gồm từ 4 đến 9 người, toàn là đàn ông và theo Phật-giáo. Gia đình họ ít khi sống luôn trên thuyền. Đa số thủy thủ có trình-độ học-vấn bậc tiểu học; vài thủy thủ được thuyền trưởng tuyển dụng căn cứ vào kinh-nghệm và khả năng đi biển.

Nets, Floats, and Net Marker Buoys

Lưới, bè mang và phao để đánh dấu lưới

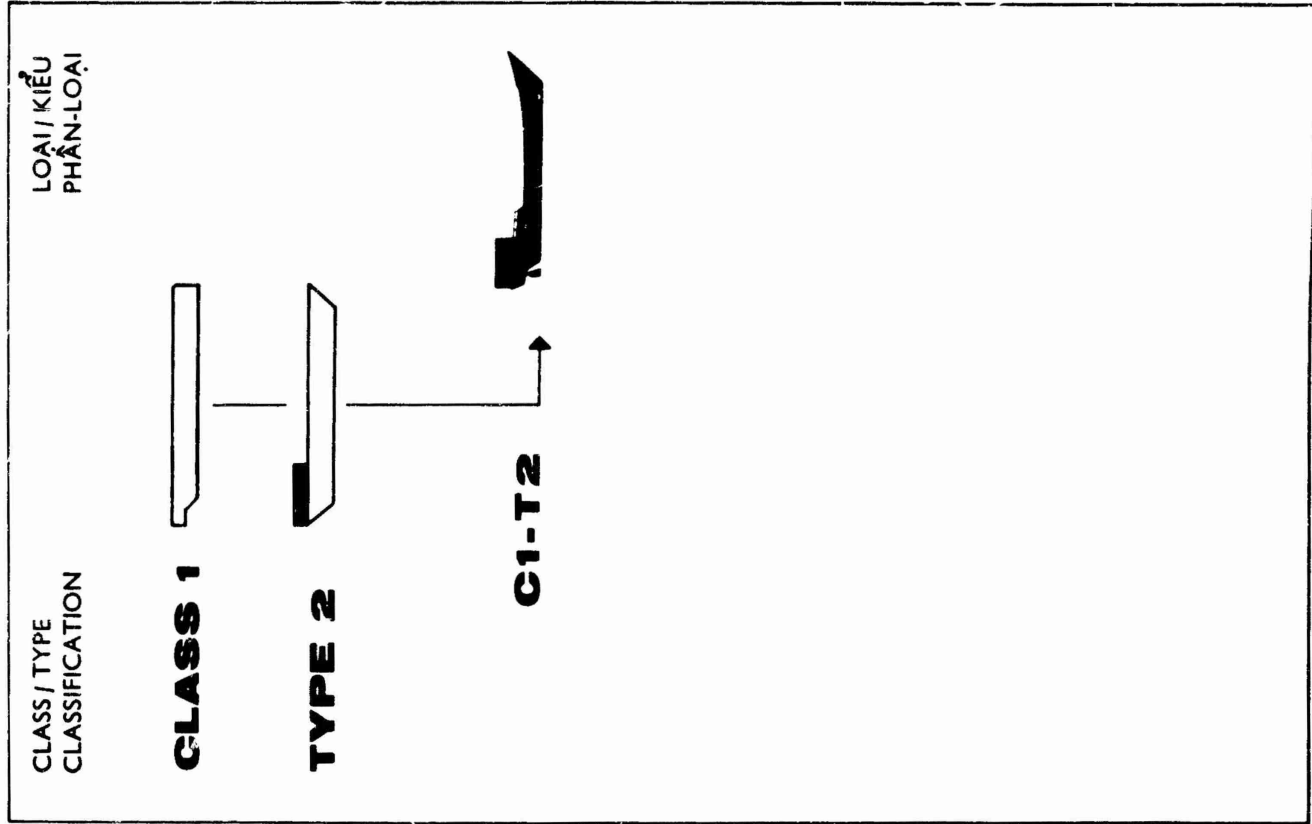
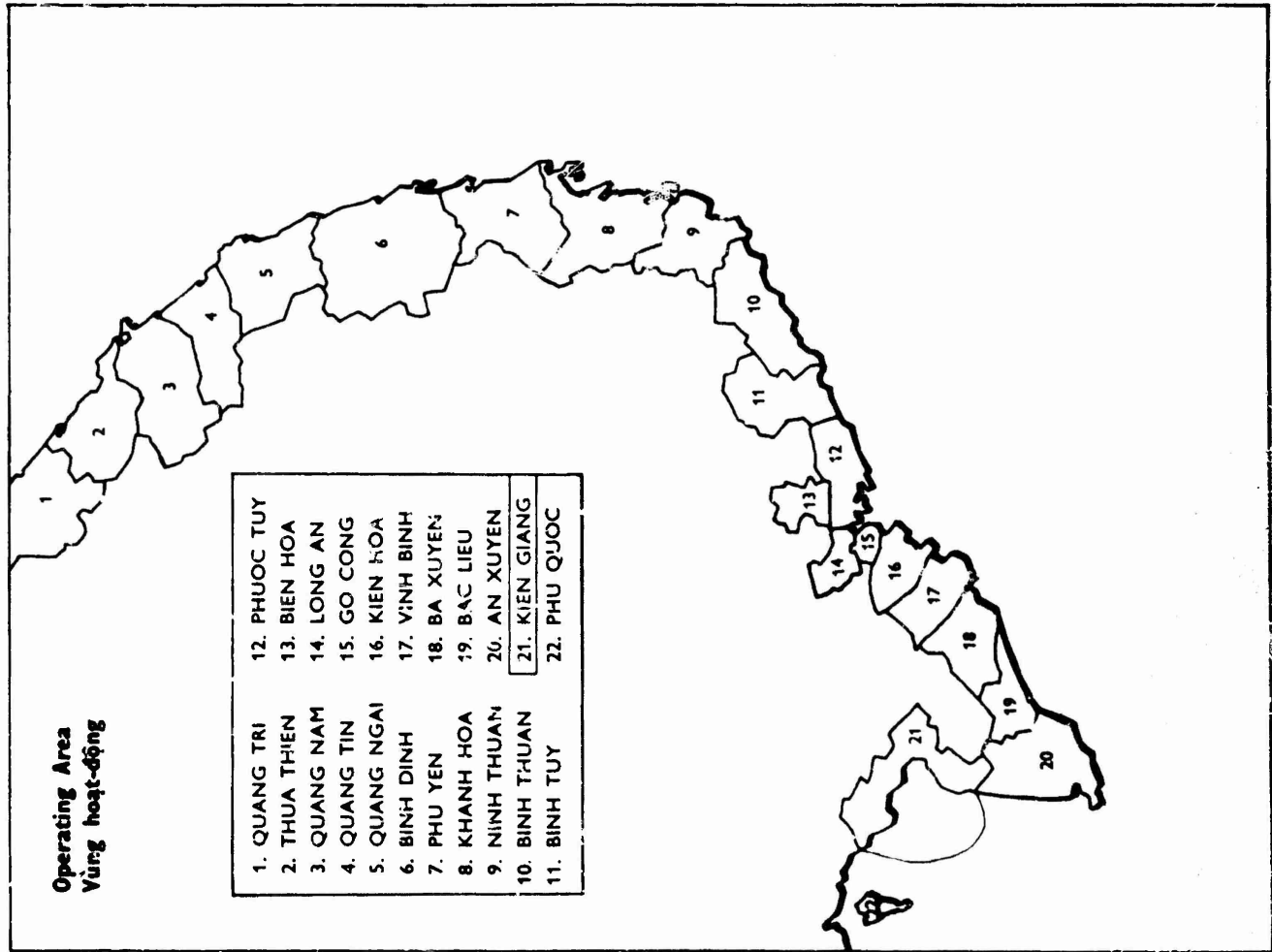


Wheelhouse of C1-T1-C

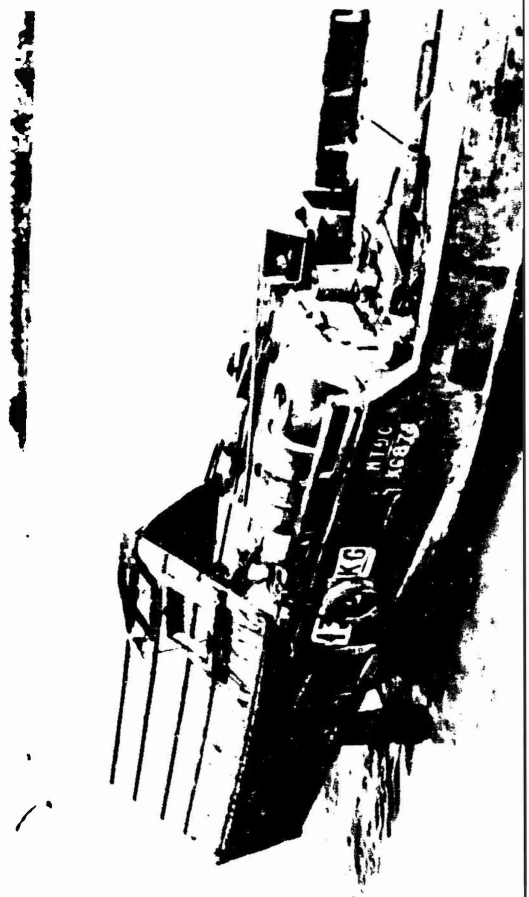
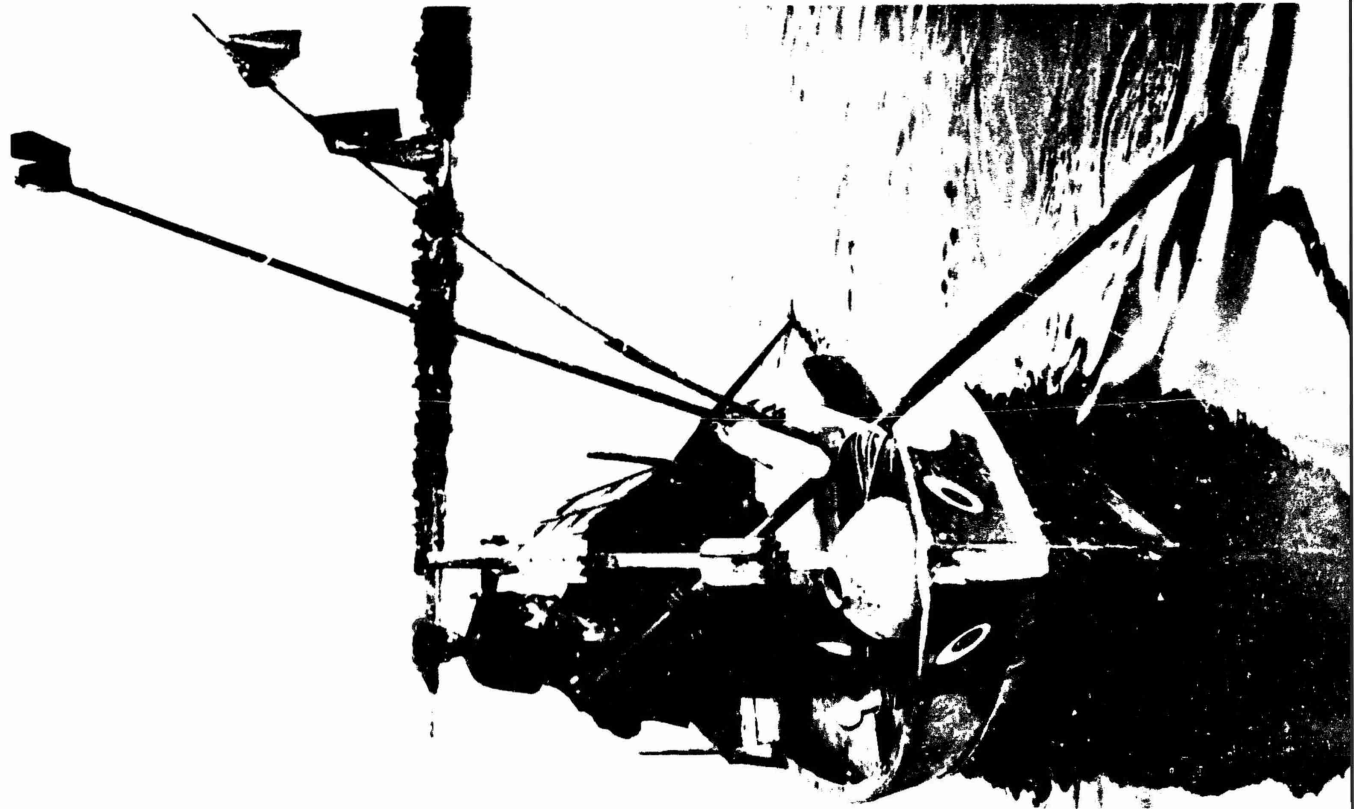
Phòng của người lái thuyền là loại phòng trên thuyền C1-T1-C



CLASS 1 - TYPE 2



C1-T2



C1-T2 (RGMC-1c)



C1-T2				TYPE:		Motor Fishing Boat			
LOA:	8-10 m	BEAM:	2-2.5 m	GROSS TONS:	10 (est)	DRAFT (loaded):	1 m	PROPULSION:	1 Diesel
TYPE OF CATCH/CARGO:						RECOGNITION FEATURES:			
Spanish Mackerel Wolf Herring									
OPERATING AREA:						Overhanging Poop Straight Stern Low Cabin Aft			
Kien Giang Province									

General Information

The C1-T2 motorized fishing and cargo boats are found in greatest number around Rach Gia in Kien Giang Province.

These boats have an overhanging poop, low freeboard, and a sheer that rises to a pointed, steeply raked bow decorated with typical round eyes. The low cabin aft, made of bamboo matting, has either a peaked or rounded roof.

A small raised deck just forward of the cabin forms the top of the engine compartment. The hull is fully decked. Forward of the engine compartment are two or three hatches for the fish or cargo holds. Fishing gear is stowed in a larger hold in the bow.

The large curved wooden rudder can be raised and lowered without being unshipped.

C1-T2			LOẠI THUYỀN: Ngư Thuyền Động-Cơ		
DAI	RỘNG	TRỌNG TẤN	TẦM NƯỚC CỎ CHO	ĐỘNG LỰC DÂY THUYỀN:	
8-10 m	2-2.5 m	10	1 m	1 Máy Diesel	
LOẠI CÁ ĐÁNH-ĐƯỢC/HÀNG HÓA:			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:		
Cá Thu Ông Cá Rựa Cá Chim					
VÙNG HOẠT ĐỘNG:			Boong Lái Cao Lái Thẳng Mũi Lái Thấp		
Tỉnh Kiên-Giang					

Khái Niệm Đại Cường

Loại ngư-thuyền và thường-thuyền có động cơ C1-T2 hoạt động nhiều nhất quanh vùng Rạch-Gia trong tỉnh Kiên-Giang.

Những thuyền này có boong lái cao, mạn thuyền nổi thấp trên mặt nước và thân thuyền cong vênh lên về phía mũi dốc nhọn có vẽ hình mắt tròn điển hình. Mũi lái thấp làm bằng tre có mái nhọn hoặc tròn.

Sàn thuyền về phía trước mũi hơi nhô lên tạo thành mái của phòng chứa máy. Sàn thuyền hoàn toàn được lót ván. Phía trước phòng máy có nai hay ba hầm để chứa cá hoặc hàng-hóa. Dụng cụ đánh cá được xếp vào một hầm lớn hơn ở phía mũi.

Thuyền có một bánh lái cong bằng gỗ lớn có thể nâng cao hay hạ thấp mà không cần phải tháo ra khỏi thuyền.

C1-T2

Propulsion System

Bukh, Yanmar, Kirloskar, and Kisaki 1- or 2-cylinder diesel engines of 6 to 20 hp are used in C1-T2 craft.

A few ordinary hand tools and spare parts are usually carried.

Operational Information

Primarily fishing boats, most C1-T2 work at night either singly using an encircling gill net or in pairs using a lift net. They usually depart and return to home port during high tide because of the shallow water in the Rach Gia area. Long sweeps are used to maneuver the boats in port.

The common catch of Spanish mackerel, wolf herring, and silver batfish is sometimes preserved in crushed ice or salt.

Drinking water is carried on board in large jars; provisions such as rice and nuoc mam augment the catch to provide meals for the crew.

Hệ Thống Đẩy Thuyền

Động cơ được dùng trên các thuyền C1-T2 là những động cơ diesel hiệu Bukh, Yanmar, Kirloskar và Kisaki có 1 hay 2 xy-lanh, mạnh từ 6 đến 20 mã - lực.

Thuyền thường mang theo một vài bộ phận thay thế và dụng cụ sửa chữa thông thường.

Cách-Thức Hoạt-Động

Chính yếu là những thuyền đánh cá, phần lớn thuyền C1-T2 hoạt động về đêm, dùng lối lưới ben đánh bao khi đi một mình và dùng lưới mảnh khi đi từng cặp. Vì biển vùng Rạch-Giá nông, thuyền thường ra khơi hay về bến khi thủy triều lên. Khi ở trong bến người ta dùng những mái chèo dài để vận-chuyển thuyền. Cá đánh được thường gồm các loại cá thu ống, cá rựa, cá chim. Đôi khi số cá này được ướp bằng nước đá xay nhỏ hay muối.

Thuyền mang theo nước uống trong những vại lớn. Thực phẩm gạo và nước mắm thêm vào số cá bắt được dùng làm thức ăn cho thủy thủ đoàn.

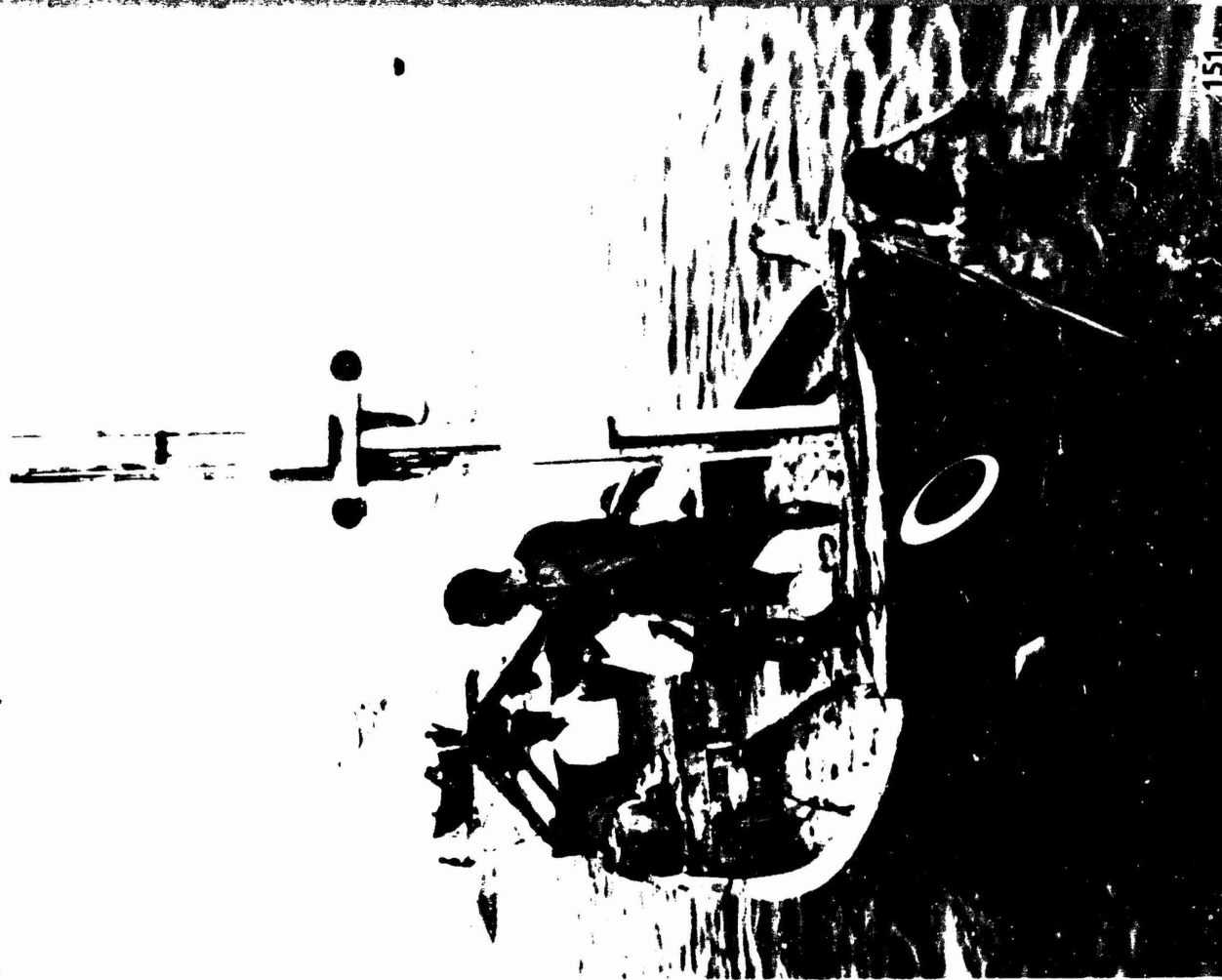
Hauling Gill Net Aboard Kien Giang Fishing Boat

Lưới kéo thủy ở trên ngư thuyền Kien-Giang



Short Mast Forward on C1-T2 Holds Running Light, Net Marker Flags, and Net Buoys

Trên cột buồm ngắn ở phía trước của thuyền C1-T2 có gắn đèn hải thuyền, cờ để đánh dấu lưới và phao của lưới



Equipment

Navigation instruments are rarely carried on the C1-T2. For night operations, a floodlight or carbide lantern is sometimes hung from a short mast to illuminate the deck.

Two or three long poles used as net markers are usually secured to the mast when not in use. Brightly colored flags fly from the top of these poles and white floats are attached near the center. Normally C1-T2 also carry a flagstaff.

The anchor line is generally wrapped around two short bitts which extend above the gunwales just forward of the mast. The metal or wooden anchor is usually stowed in the bow.

Just forward of the engine compartment, a small hooded ice crusher is often mounted on either the port or starboard side.

Bilge pumps are sometimes located in the stern abaft the engine compartment.

Crew

Two to five men usually make up the crew of the C1-T2 vessels. They are Buddhists of little financial means. Families do not live on board.

Dụng-Cụ Trang-Bị

Thuyền C1-T2 ít khi mang theo dụng cụ hải hành. Khi hoạt động ban đêm, đôi khi một đèn rọi hay đèn các-bua được treo trên một cột buồm ngắn để soi sáng sân thuyền.

Hai hay ba chiếc sào dài dùng đánh dấu lưới thường được buộc vào cột buồm khi không dùng đến. Người ta buộc những lá cờ có màu sắc sắc-sỡ vào đầu những chiếc sào này. Ở gần đoạn giữa sào người ta buộc những chiếc phao trắng. Thường thường thuyền C1-T2 còn mang theo một cột cờ. Dây neo thường được cuộn chung quanh hai trục neo ngắn. Các trục này được đóng nhô lên khỏi bề thuyền ngay phía trước cột buồm. Thuyền có một chiếc neo bằng kim-kh: hay bằng gỗ thường được đặt ở phía mũi.

Một máy xay nước đá nhỏ có nắp đậy thường được đặt về phía tả mạn hay hữu mạn ngay trước phòng máy. Thuyền có bơm lườn đôi khi được đặt ở phía lái, sau phòng máy.

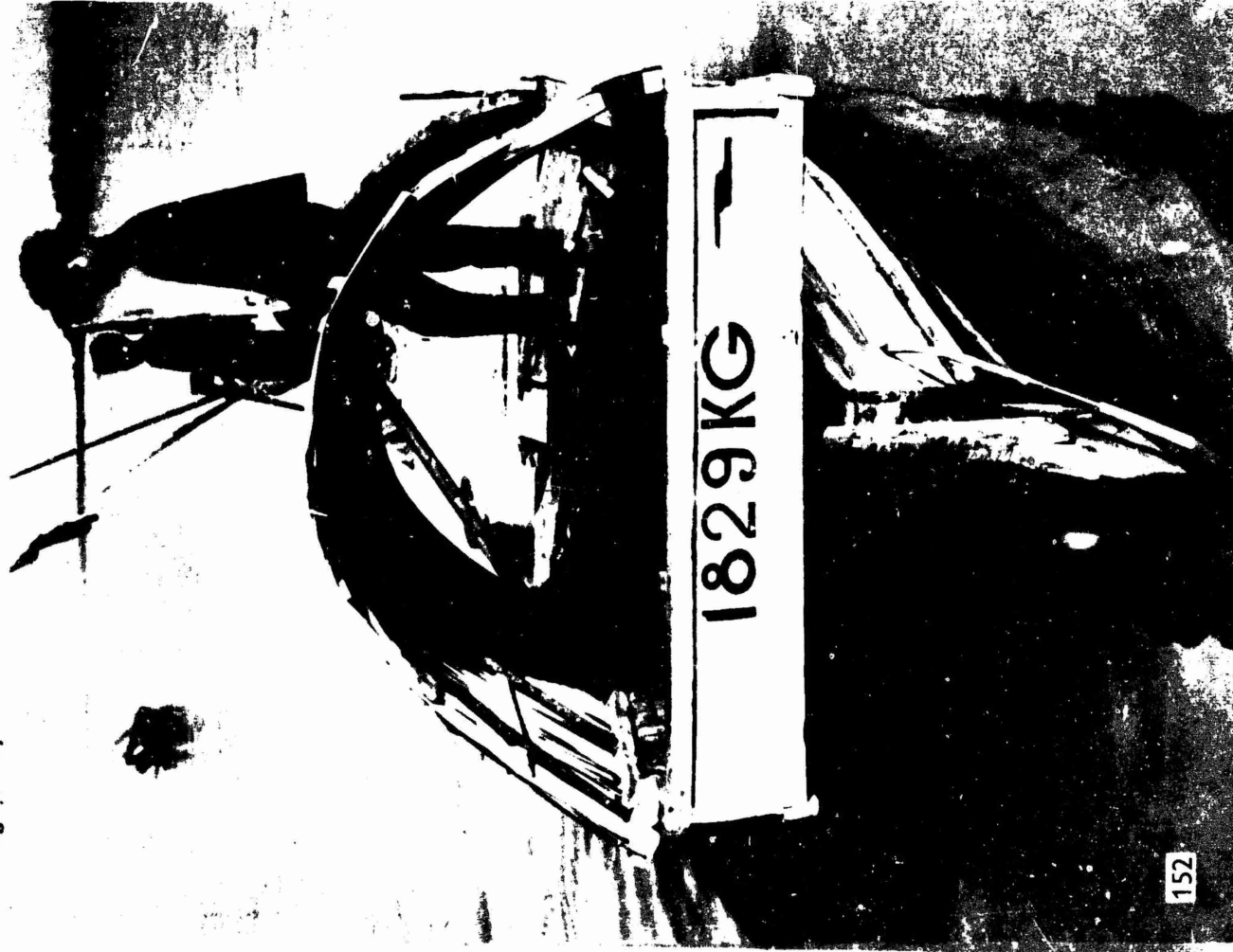
Thủy-Thu Đoàn

Thủy thủ đoàn của những thuyền C1-T2 thường gồm từ hai đến năm người. Họ là những người nghèo, theo Phật-giáo. Gia-đình họ không sống trên thuyền.

C1-T2

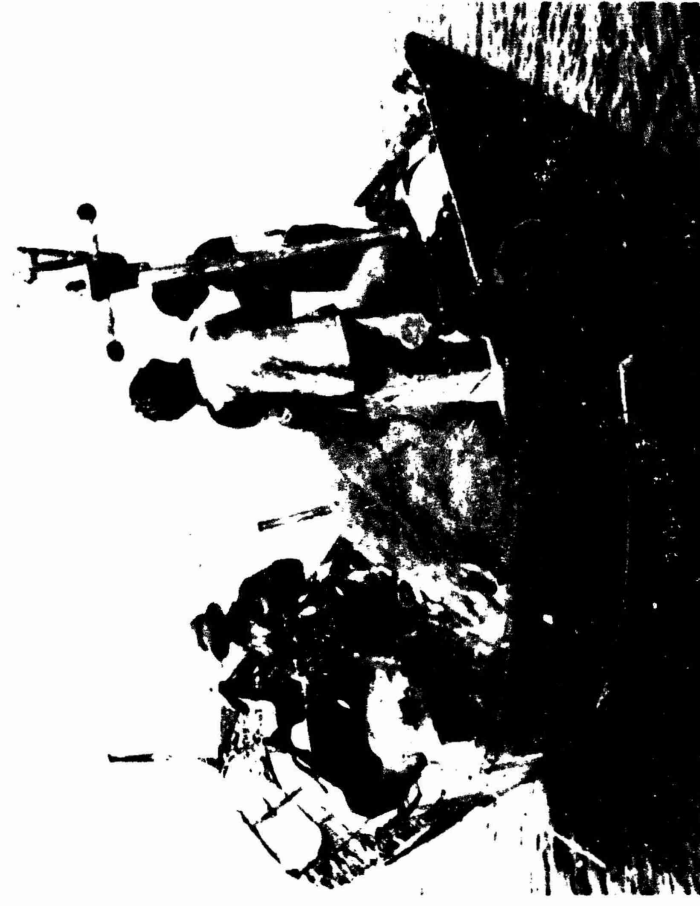
Plastic Tube, Secured to Rudder, Carries Water for Cooling Engine

Có ống bằng plastic được buộc vào bánh lái và dùng để dẫn nước để làm nguội máy

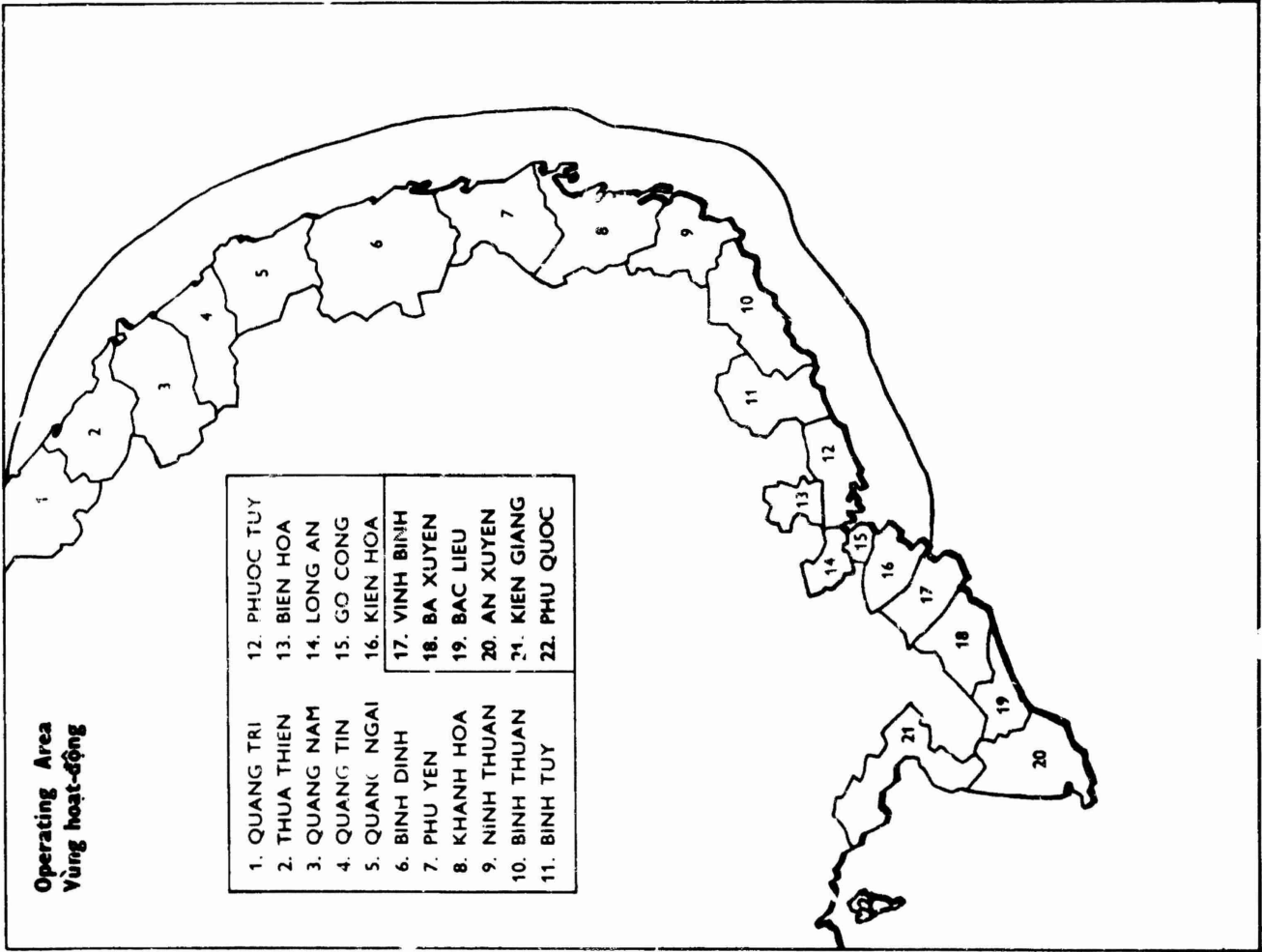
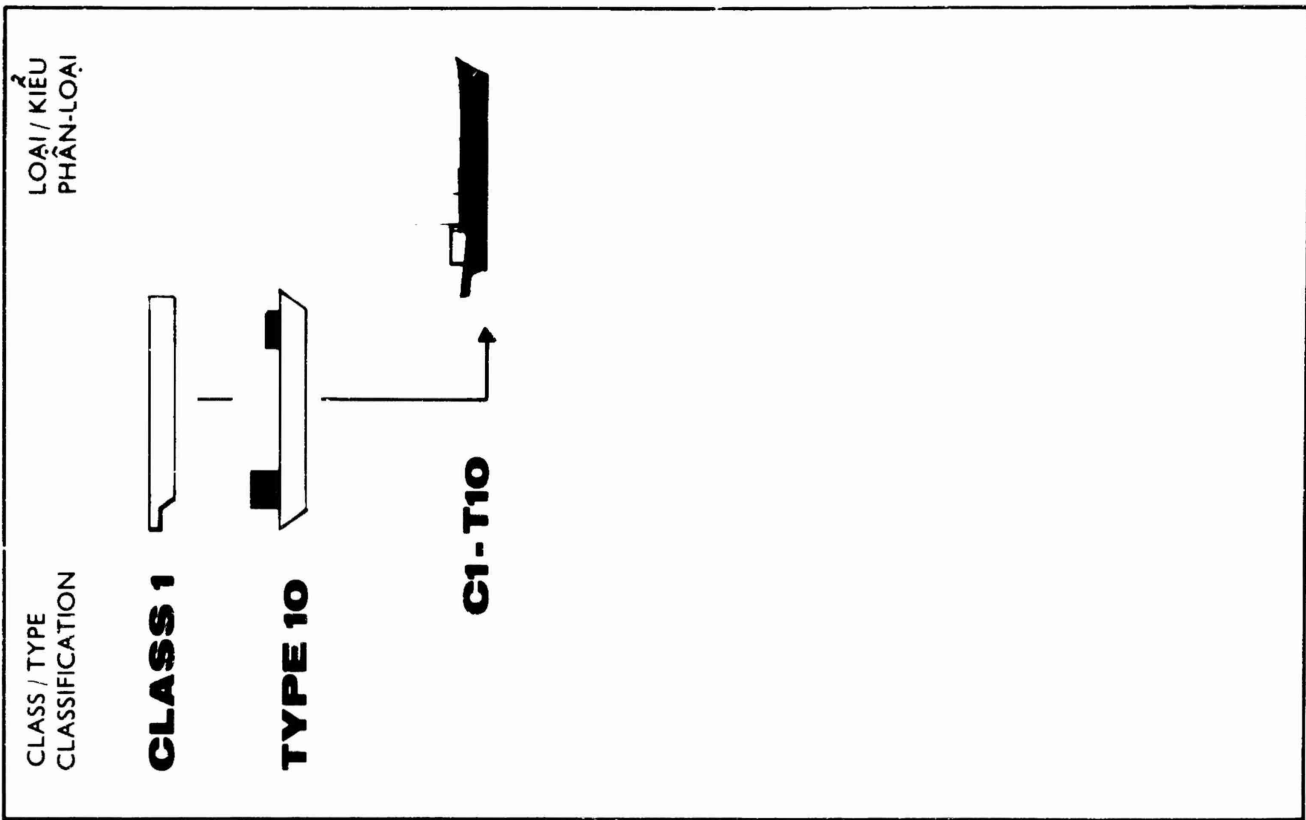


C1-T2 With Thatched Roof Cabin on Poop Deck

Thuyền loại C1-T2 với mui ở trên boong thượng và có nóc bằng lá



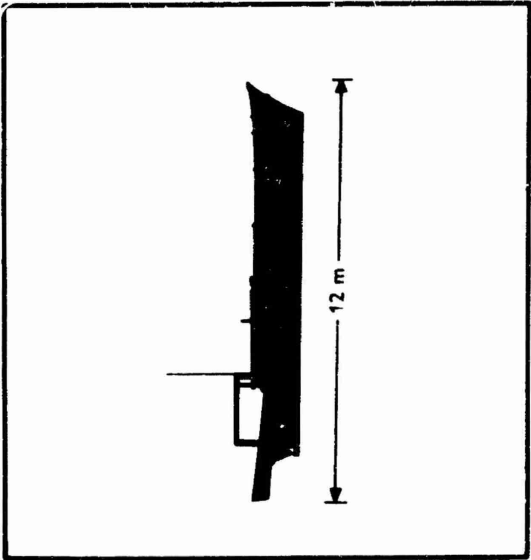
CLASS 1 - TYPE 10



C1-T10



C1 - T10 (NTMC-1b)



C1 - T10		TYPE: Motor Cargo Boat		
LOA: 12 m	BEAM: 2.5 m	GROSS TONS:	DRAFT (loaded): 1.5 m	PROPULSION: 1 Diesel
TYPE OF CATCH/CARGO: Varied		RECOGNITION FEATURES:		
OPERATING AREA: East Coast Based In Nha Trang		Overhanging Poop Straight Stern Two Cabins		

General Information

The C1-T10 is one of several motorized, medium-to-large, wood-hulled cargo boats that operate out of Nha Trang and engage in shipping along the east coast of South Vietnam.

The chief recognition features of the C1-T10 are its high open crew shelter aft, overhanging poop deck, and high bulwarks that, in silhouette, almost conceal the tops of the two cabins.

The C1-T10 are not numerous; most are modifications of Class 4 boats. They have the same laterally rounded stern and concave, pointed bow. The added bulwarks extend aft to form the poop overhang.

The forward cabin covers a section of the cargo hold. Between it and the main cabin, which houses engine and crew quarters, the hold is open. Normally, its sides are built up with several loose planks.

C1 - T10		LOẠI THUYỀN: Thuyền Máy Chở Hàng Hoá		
DÀI: 12 m	RỘNG: 2.5 m	TRỌNG TẤN:	TRẦM NƯỚC CÓ CHỞ: 1.5 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Máy Diesel
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Không Nhất Định		ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:		
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Bờ Biển Phía Đông Cần Cú Tại Nha Trang		Boong Lái Nhỏ Ra Lái Thẳng Hai Mũi		

Khái Niệm Đại-Cường

C1-T10 là một trong số những loại thường thuyền vỏ gỗ, có gắn máy, kích-thước từ trung-bình đến lớn, đặt căn cứ hoạt động tại Nha-trang, chuyên vận-chuyển hàng hóa dọc theo miền duyên hải phía đông Miền Nam Việt-Nam.

Đặc điểm hình dáng nổi bật nhất của thuyền C1-T10 là về phía lái thuyền có một phòng cao không lợp mái dùng làm nơi trú-ẩn cho thủy-thủ đoàn, boong lái cao và lan-can cũng cao đến nỗi gần như che khuất hết nóc của hai mũi thuyền khi nhìn ngang.

Thuyền C1-T10 không có nhiều; đa số là những thuyền thuộc hạng 4 được biến cải. Các thuyền này cũng có lô lái tròn và lô mũi nhọn, lăm vào giống nhau. Các lan can được đóng thêm trên thuyền nhờ dài ra phía sau tạo thành lô lái.

C1-T10

These planks and some sections of the bulwarks can be removed to facilitate loading and unloading. At a distance the removable sections of the bulwark are difficult to distinguish from the cabins themselves and because of this, the C1-T10 may be wrongly classified as Type 6.

The boat has rubbing strakes running the length of the topside planking and a partial rubbing strake running along the bilge planking.

The metal rudder is turned by a tiller.

Maintenance and repair require about 6 days yearly. These boats can be built in about 45 days for U.S. \$1,500.

Propulsion System

C1-T10 are powered by small diesels — a 2-cylinder, hand-started Yanmar engine of about 16 hp is typical. While the fuel tanks carry only 40 liters, extra fuel is often carried in cans or drums. C1-T10 cruise at an estimated speed of 5 kt.

The engine is mounted below in the after cabin, with the fuel tank on a deck-level shelf against the side. The fuel line runs under the bilge deck. Hand tools are usually carried.

This C4-T10 Hull Was Changed Into C1-T10 by Adding Bulwarks and Overhanging Poop Deck

Vỏ Thuyền C4-T10 Nay Được Biến-Cải Thành Loại C1-T10 Bằng Cách Đóng Thêm Bè và Boong Lái Cao

Operational Information

C1-T10 regularly travel from a home port in the Nha Trang region to Qui Nhon. The one-way trip takes a minimum of 5 days, with stops at Nha Trang, Tuy Hoa, and Song Cau on the 1st, 2nd, and 4th days, respectively. A round trip averages 18 days. Cargoes include beer, diesel fuel, nuoc mam, cement, and rice.

Mũi trước thuyền che kín một phần hầm thuyền để chứa hàng giữa khoảng này và mũi chính dùng chứa đông-cơ và làm chỗ trú ẩn cho thủy thủ đoàn. Hầm thuyền được để lộ thiên. Thường thường hai bên hông của hầm được đóng bằng những mảnh ván rời. Những tấm ván này và một vài khoảng lan-can thuyền có thể được gỡ đi để cho việc chuyển vận hàng-hóa lên xuống được dễ dàng. Nhìn từ xa thì khó phân biệt phần có thể gỡ đi được của lan can với mũi thuyền. Bỏ thể, thuyền C1-T10 có thể bị xếp nhầm vào loại thuyền hạng 6.

Thuyền có những con lườn chạy suốt chiều dài ván be mạn thuyền và một con lườn khác chạy dọc ván lườn.

Bánh lái của thuyền làm bằng kim-khí và được xoay chuyển bằng cần tay lái.

Việc tu-trì và sửa chữa hàng năm mất hết 6 ngày công. Một thuyền C1-T10 có thể được đóng xong trong khoảng 45 ngày, phí tổn chừng 1500 Mỹ-kim.

Hệ Thống Đẩy Thuyền

Thuyền C1-T10 được trang bị bằng động cơ diesel Yanmar khởi động bằng tay, có 1 xy-lanh mạnh khoảng 16 mã-lực. Vì bình nhiên liệu chỉ chứa được 40 lít nên thường người ta mang thêm nhiên liệu trong những thùng sắt vuông hay tròn. Tốc độ ước lượng của thuyền C1-T10 vào khoảng 5 gút.

Động cơ được đặt ở bên dưới mũi sau. Bình nhiên liệu đặt cao ngang boong thuyền trên một kệ gắn vào vách bên của mũi. Ông dẫn nhiên liệu chạy dưới sàn đáy thuyền. Thường thuyền có mang theo những dụng cụ sửa chữa bằng tay.

Cách Thức Hoạt-Động

Thuyền C1-T10 đi lại thường xuyên từ cảng căn cứ trong vùng Nha-trang đến Qui-Nhon. Đi một chuyến như vậy tối thiểu phải 5 ngày, ngày đầu dừng lại Nha-trang, ngày thứ nhì Tuy-Hòa và ngày thứ tư Sông cầu. Một chuyến khứ hồi trung-bình phải mất 18 ngày. Hàng-hóa chuyên chở gồm có la-ve, dầu diesel, nước mắm, xi-măng và gạo.



Sometimes the C1-T10 ferries passengers; 30 persons can be accommodated. The boat normally puts to sea around 1800 and puts in whenever it arrives at the next port regardless of the tide.

The C1-T10 are sturdy, seaworthy craft, but even those of moderate size (12 to 14 m LOA) frequently interrupt operations during September and October, the onset of the northeast monsoon.

Equipment

C1-T10 normally carry no communications gear or navigation instruments except an occasional portable radio receiver. A single running light with glass lenses of red, green, and white is mounted on a short mast above the cabin.

Cargo booms or other equipment are rarely available for handling cargo.

Đôi khi thuyền C1-T10 cũng chở hành khách. Một thuyền có thể chở được 30 người. Thường thuyền ra khơi vào khoảng 6 giờ chiều và vào bến tại hải cảng kể bất cứ thời gian nào trong ngày cũng được, không phải để ý đến mực thủy triều.

Thuyền C1-T10 vững chắc, chịu đựng được sóng gió. Tuy thế, ngay cả những thuyền có kích-thước vào hạng trung-bình (bề dài tổng quát từ 12 đến 14m) thường cũng phải ngừng hoạt động trong tháng 9 và tháng 10, thời-gian mà gió mùa đông bắc bắt đầu thổi.

Dụng Cụ Trang-Bị

Thuyền C1-T10 thường không có dụng-cụ truyền tin hoặc hải hành nào ngoại trừ một máy thu thanh loại xách tay đôi khi được mang theo. Một ngọn đèn hải hành có mặt kính màu đỏ, lục và trắng được gắn trên một cột buồm ngắn bên trên mũi.

Thuyền ít khi dùng đến cần cẩu hoặc những dụng cụ khác để vận chuyển hàng hóa.

This C1-T10 Has Crew Shelter, Low Cabin Housing Engine, and Enclosed Hold Forward (Under Automobile Tires)

Thuyền C1-T10 Này Có Mái Che Nơi Trú-Anh Cho Thủy-Thủ Đoàn, Mui Thấp Chứa Máy và Khoang Chứa Cá Đậy Kín Ở Phía Mũi (Dưới Vỏ Xe)



C1-T10

The single, hand-operated bilge pump has a capacity of 10 liters per minute. One metal or wooden anchor is carried at the bow. Long poles are used to maneuver the craft in shallow water. Automobile tires carried atop the cabin are used as fenders. A round basket dinghy can serve as a lifeboat.

Crew

The 3 crew members are comparatively well-to-do Buddhists.

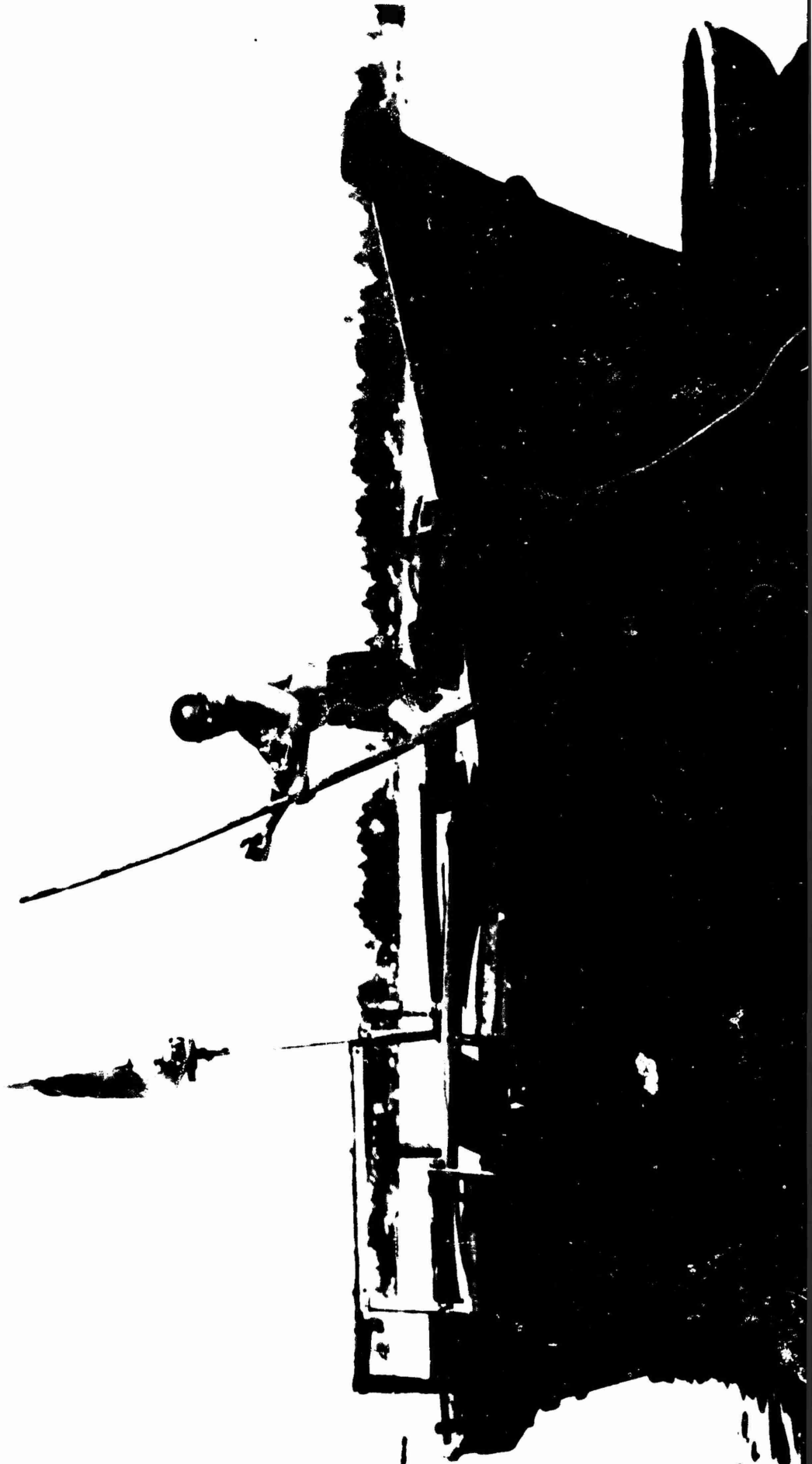
Round Basket-Bottom Boat Serves as Dinghy for Many Types of Vietnamese Boats

Thuyền có một bơm lườn bằng tay có thể bơm được 10 lít một phút. Một chiếc neo bằng kim-khí hoặc bằng gỗ được đặt ở phía mũi. Người ta dùng những sào dài để vận-chuyển thuyền trong vùng nước cạn. Vỏ bánh xe hơi đặt trên mũi thuyền được dùng làm trái đòn. Một thuyền thúng được mang theo để làm xuồng cấp cứu.

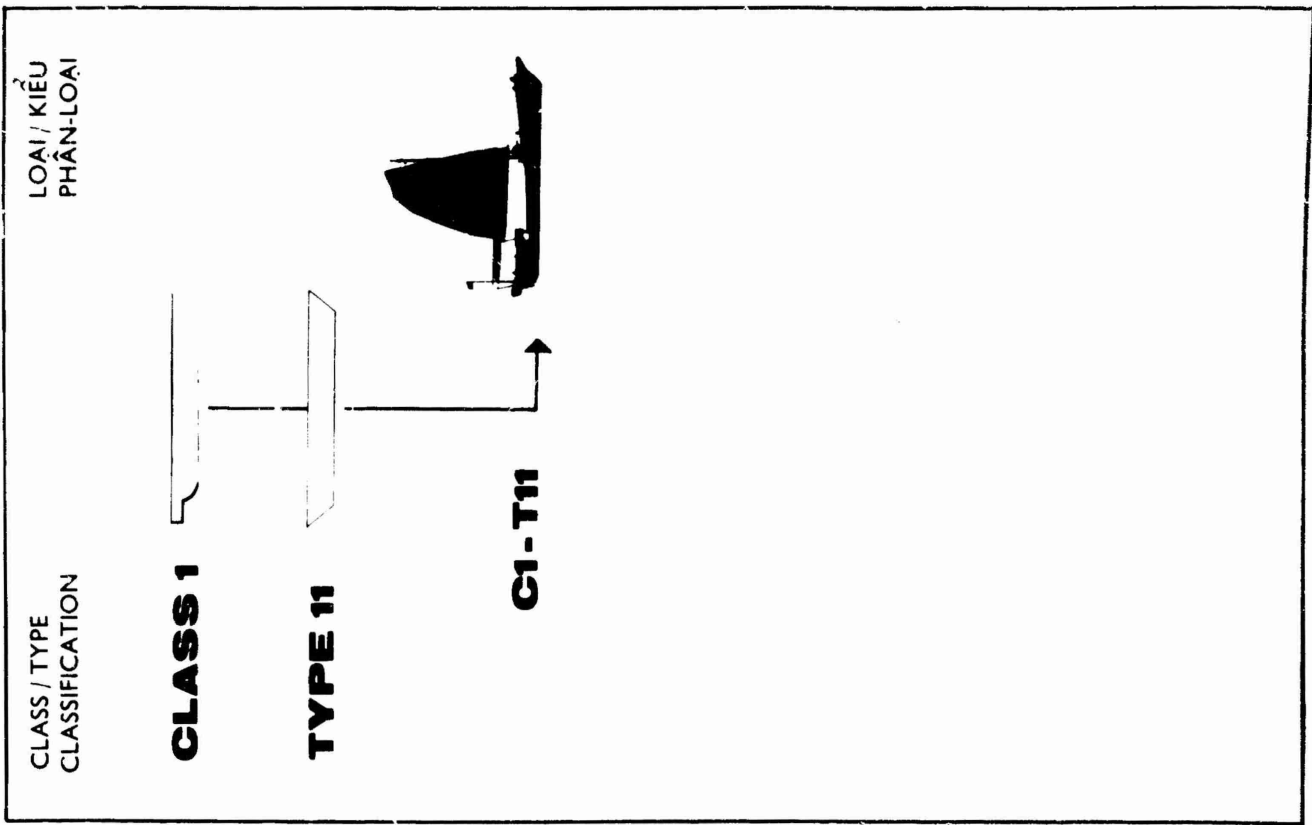
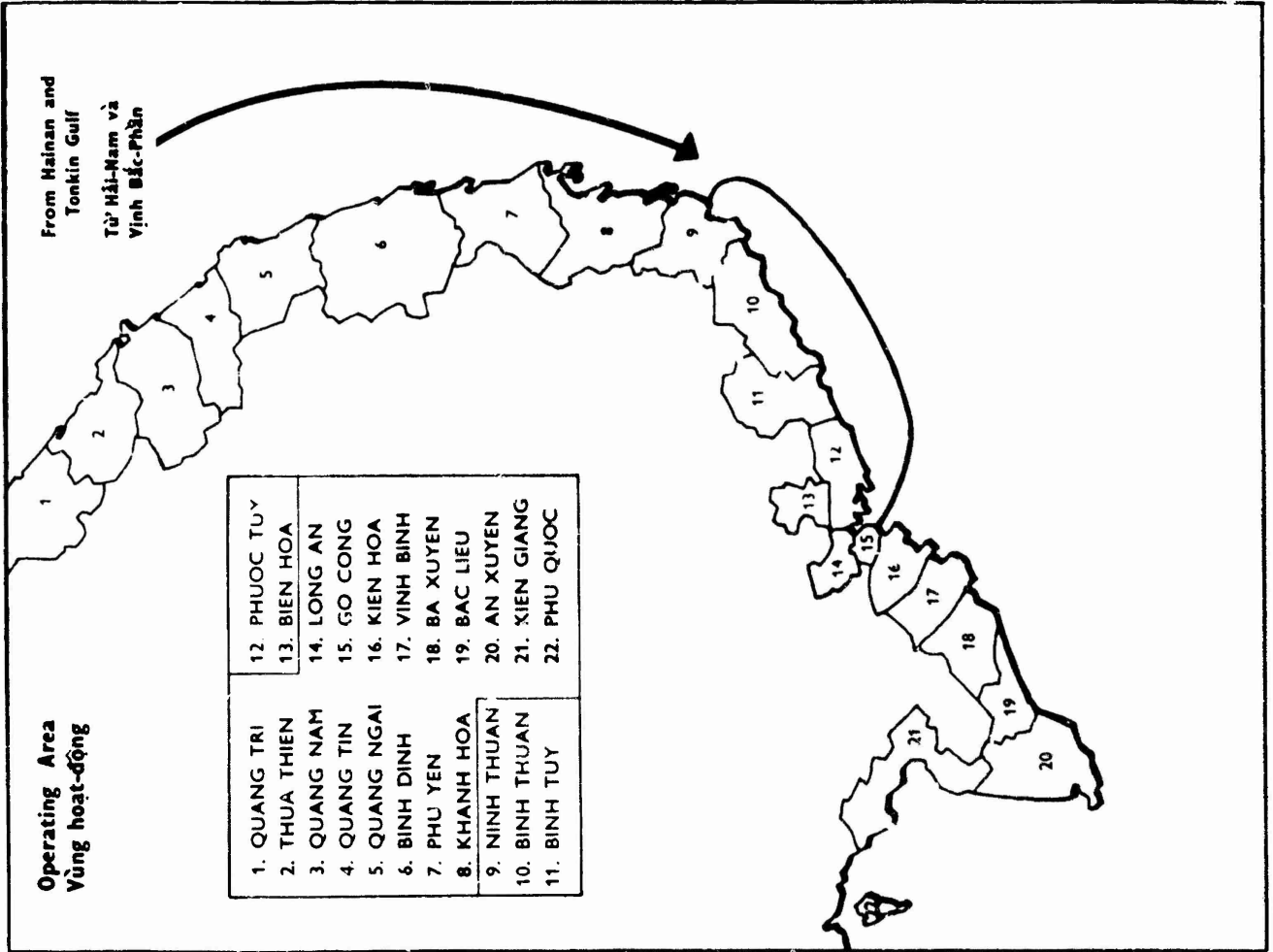
Thủy Thủ Đoàn

Thủy thủ đoàn gồm có 3 người, theo đạo Phật và tương đối thuộc hạng khá giả.

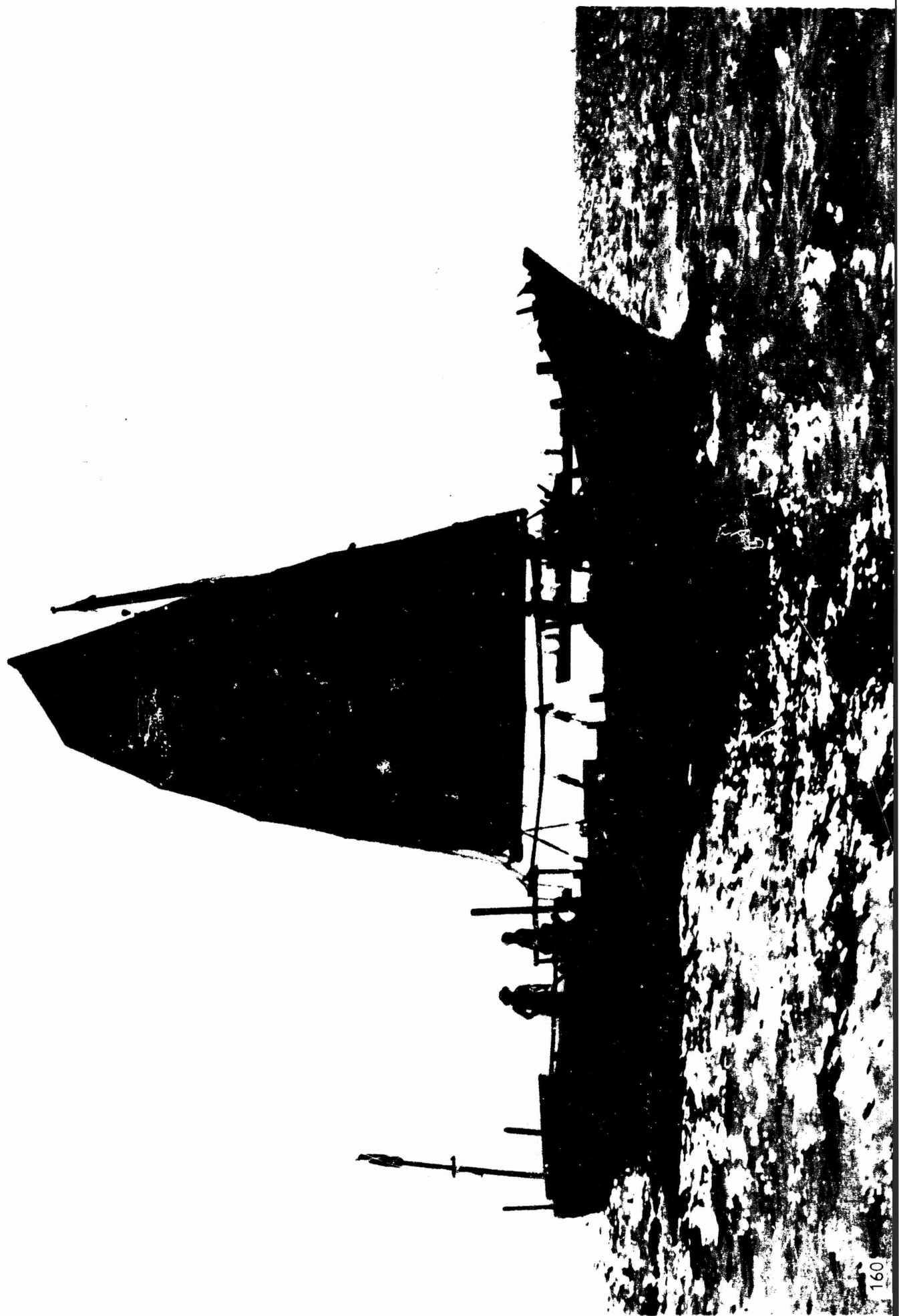
Thuyền Thúng Đáy Bằng Mạn Được Nhiều Loại Thuyền Việt-Nam Dùng Làm Xuồng



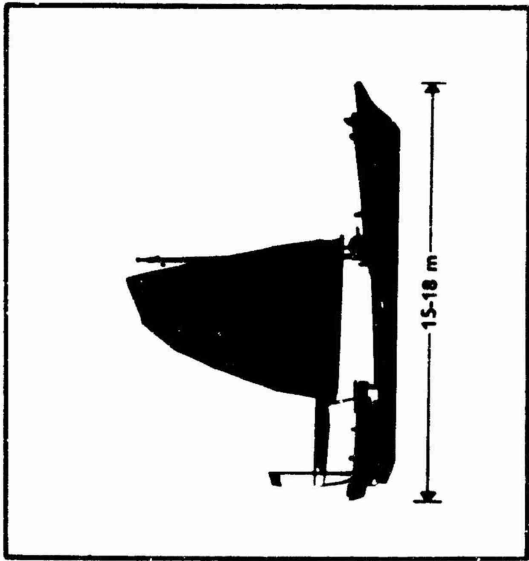
CLASS 1 - TYPE 11



C1-T11



C1-T11 (VTAC-1b, VTAC-3)



C1-T11				TYPE: Motor-Sailer Fishing Boat	
LOA: 15-18 m	BEAM: 4.5-5 m	GROSS TONS: 25-55 (est)	DRAFT (loaded): 1 m	PROPULSION: 1 Diesel and 1 Sail	
TYPE OF CATCH/CARGO Varied				RECOGNITION FEATURES:	
OPERATING AREA: Vung Tau to Phan Ri Gulf of Tonkin				Overhanging Poop Straight Stern One Sail	

General Information

The C1-T11 vessels are common around Vung Tau, Phan Thiet, and Phan Ri. These large motorized sailing vessels are used primarily for fishing, but a few carry cargo and passengers. They are owned by Chinese refugees who fled first to North Vietnam when the Communists took over the Chinese mainland in 1949, and then to South Vietnam after the partition of 1954. Thus, the C1-T11 closely resemble the junks of mainland China and Hainan Island; it is quite likely that many of them are still used in the Gulf of Tonkin.

They are single-masted Chinese junks characterized by a large overhanging poop, low freeboard amidships, and a slight crescent sheer rising to a pointed, raked bow. The sterns end in a transom.

C1-T11 are of keelless round-bilge construction. The big wooden barn-door rudder is lowered by block and tackle through a trunk to

C1-T11			LOẠI THUYỀN: Ngư-Thuyền Chạy Buồm Có Gắn Máy	
DÀI: 15-18 m	RỘNG: 4.5-5 m	TRỌNG TẤN: 25-55	TÀM NƯỚC CÓ CHỖ: 1 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Máy Diesel và 1 Buồm
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Không Nhất Định			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Từ Vũng Tàu đến Phan-Rí Vịnh Bắc Việt			Boong Lái Cao Lái Thẳng Một Buồm	

Khái-Niệm Đại-Cường

Loại thuyền C1-T11 rất thông dụng tại các biển Vung-Tau, Phan-Thiết và Phan-Rí. Các thuyền lớn chạy buồm có gắn động-cơ này được dùng chính yếu vào việc đánh cá, song cũng có một số chuyên chở hàng-hóa và hành khách. Chủ thuyền là những người Trung-Hoa lánh-cứ sang Bắc Việt khi Cộng-Sản chiếm Trung Hoa Lục-địa năm 1949, sau đó họ phải di-cử vào Nam Việt-Nam sau vụ qua-phân lãnh thổ năm 1954. Vì lý do đó thuyền C1-T11 rất giống loại hải thuyền Trung-Hoa tại Hoa Lục và đảo Hải Nam. Rất có thể rằng hiện vẫn còn một số lớn thuyền này đang hoạt động tại vịnh Bắc Việt.

Đây là những thuyền một cột buồm kiểu Trung-Hoa với những đặc-điểm về hình dáng như có boong lái cao rộng, khoảng giữa thuyền nổi thấp, trên mặt nước, thân thuyền hơi cong vênh về phía mũi dốc nhọn. Ở cuối lỗ lái có một búng lái.

C1-T11

give lateral stability at sea and is raised for shallow-water sailing. Some vessels have a large daggerboard, just forward of the mast, which is very conspicuous when raised.

There is usually a small cabin on the poop deck, which also forms the top of the engine compartment.

The hull is fully decked. A row of hatches extends between the poop deck and the mast.

A C1-T11 usually lasts for 12 to 15 years and, in 1967, could be built in 5 weeks for about U.S. \$2,000 plus another \$2,000 for the engine.

For maintenance and repair, the boats are usually beached at high tide. The hull must be scraped often and completely recaulked yearly. The sail and standing rigging are replaced every one or two years, and the running rigging every six to eight months.

Beached C1-T11 Shows Transom Stern, Round Bilge, and Slotted Trunk for Retractable Rudder

Khi thuyền C1-T11 đậu trên bãi, người ta thấy xà ngang đuôi thuyền, đáy thuyền tròn và cây gỗ có khóa để cho bánh lái có thể co lên được

Propulsion System

Renault and Gray Marine water-cooled diesels of 4 to 6 cylinders and 45 to 125 hp propel the C1-T11 vessels. Compressed air and electrical starting systems are common. Though the amount of fuel carried ranges from 130 to 450 liters, most C1-T11 carry about 200 liters — enough for about 50 miles of cruising. The large Chinese lug sail increases the operating efficiency.

Simple hand tools are carried, but few spare parts are found on board.

Thuyền C1-T11 thuộc loại kiến trúc có luồn tròn, không la-ký. Thuyền có một bánh lái lớn bằng gỗ giống hình của vựa có thể được hạ thấp bằng một hệ-thống chốt và mọng trong một khung chứa để giúp thuyền khỏi bị tròng-tranh khi đi ngoài khơi, hoặc có thể kéo lên cao khi thuyền đi trong vùng nước cạn. Một vài thuyền có một cây xiêm lớn ngay phía trước cột buồm, khi dựng lên trông rất rõ.

Thường thuyền có một mui nhỏ trên boong lái. Mui này đóng thời cũng tạo thành nóc phòng chứa máy.

Toàn thể sàn thuyền được lót ván. Một dãy nhiều hầm chứa chạy dài từ boong lái đến cột buồm.

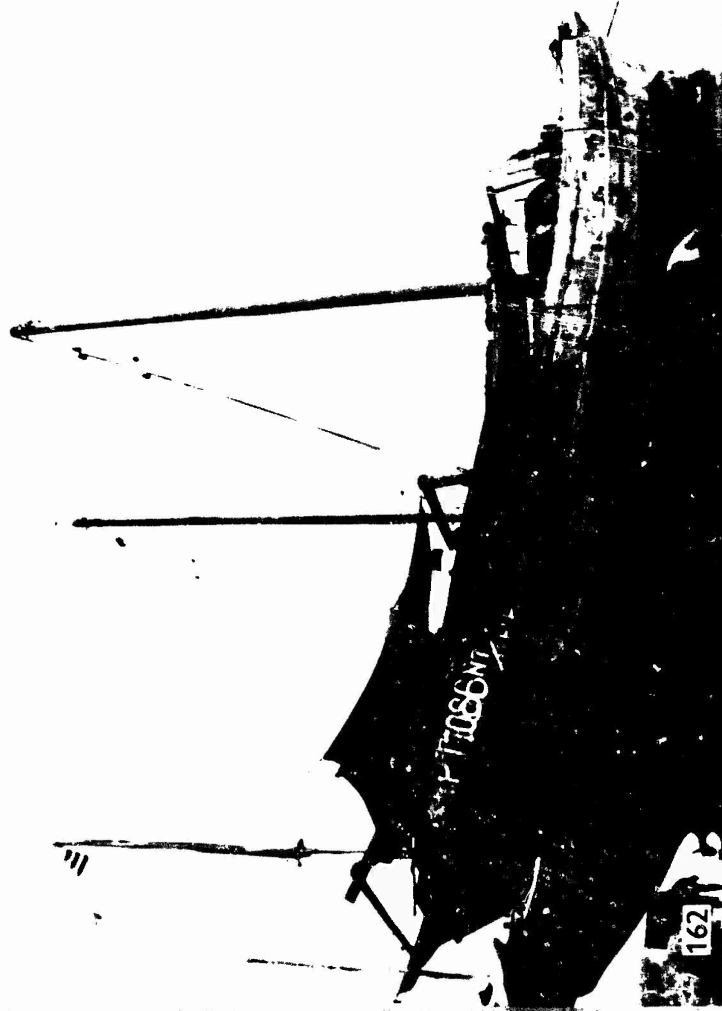
Một thuyền C1-T11 có thể dùng lâu từ 12 đến 15 năm. Vào năm 1967 thì người ta có thể đóng xong một thuyền này trong khoảng 5 tuần lễ với phí tổn chừng 2000 mỹ kim cộng thêm giá tiền động-cơ 2000 mỹ kim nữa.

Thuyền thường được đưa vào bãi khi mực thủy triều lên để bảo-trì và sửa chữa. Mỗi năm vỏ thuyền phải được cạo sạch và hoàn toàn xám trét lại. Buồm và dây chằng phải được thay mới trong khoảng một hoặc hai năm, dây lèo trong khoảng sau hay tám tháng.

Hệ Thống Đẩy Thuyền

Thuyền C1-T11 dùng những động cơ diesel giải-nhiệt bằng nước hiệu Renault và Gray Marine có từ 4 đến 6 xy-lanh, mạnh từ 45 đến 125 mã lực. Hệ thống khởi động bằng khí ép hoặc điện rất thông dụng với các động cơ này. Mặc dù tổng số nhiên liệu mang theo có thể từ 130 đến 450 lít, đa số thuyền C1-T11 chỉ mang theo vào khoảng 200 lít, đủ để đi xa chừng 50 dặm. Cánh buồm tú-giác kiểu Trung-Hoa của thuyền cũng giúp tăng hiệu quả hoạt động.

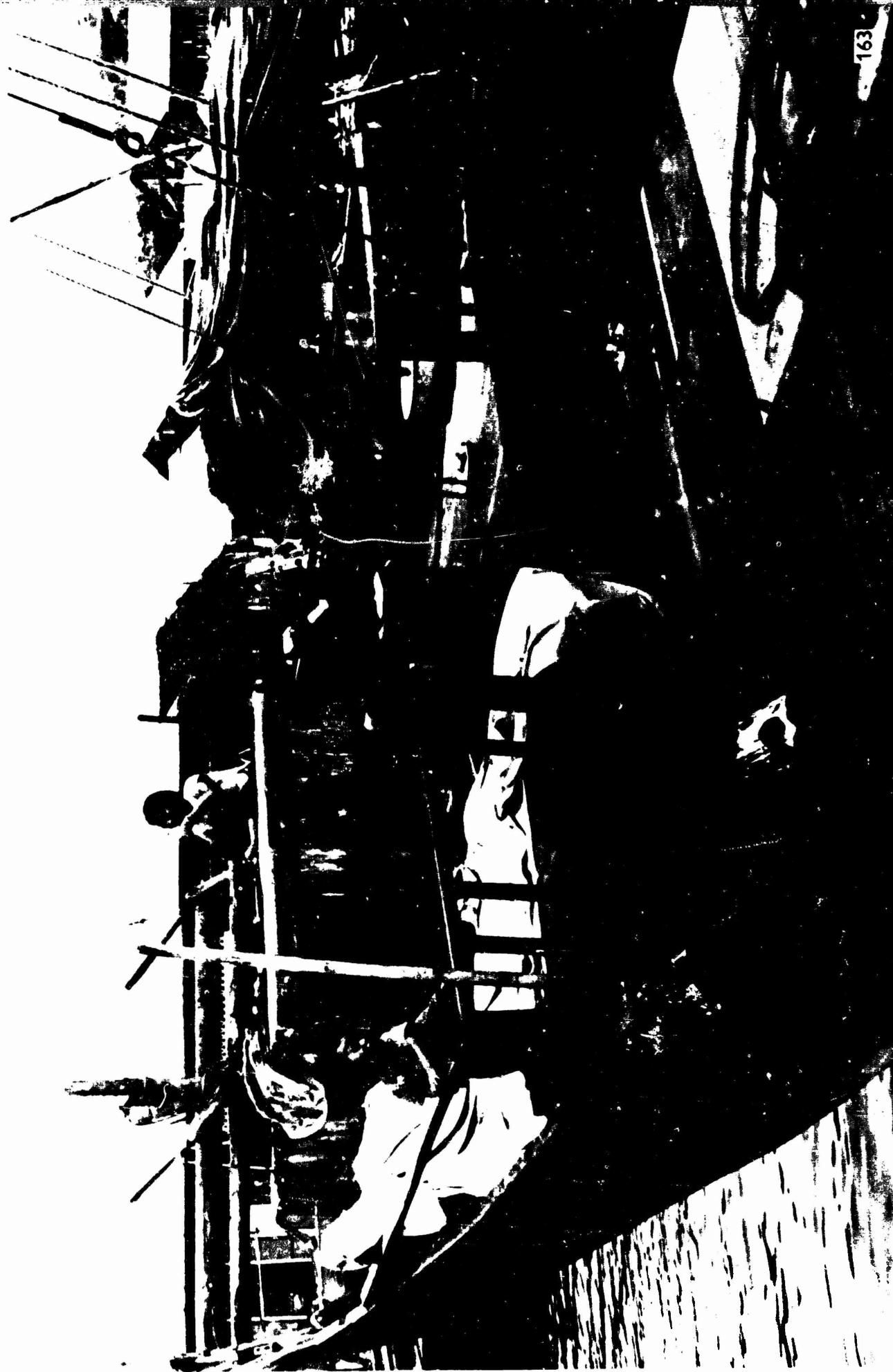
Thuyền có mang theo những dụng cụ sửa chữa thông thường, song ít khi có bộ phận thay thế.



C1-T11

Boong thượng cao được đóng một cách kỹ lưỡng và mũi thuyền là điểm đặc biệt của vỏ thuyền

Elaborate Overhanging Poop Deck and Cabin Characterize Boat Hull



C1-T11

Operational Information

C1-T11 vessels operate the year round. They depart for their fishing grounds very early in the morning (about 0300) and return in midafternoon. Although provisions for 5 days are carried, C1-T11 stay at sea only 1 day if the fishing is reasonably good.

An occasional vessel sails from Phan Ri to Vung Tau, a distance of about 125 miles.

Most C1-T11 fish in pairs, using a lift net between the two craft. The usual catch averages around 1,000 kg and is sold at a local fish market or to a nucc mam manufacturer. Shaved ice is often carried to preserve the catch which is mainly grouper.

Cluttered Decks Are Typical of Chinese Refugee Boats

Thuyền ty nạn Trung Hoa có đặc điểm là boong thuyền rất lộn xộn

Cách Thúc Hoạt-Động

Thuyền C1-T11 hoạt động quanh năm. Thuyền khởi hành đến vùng đánh cá rất sớm (khoảng 3 giờ sáng) và về bến vào xế chiều. Mặc dù, thường mang theo lương thực đủ năm ngày ăn, thuyền C1-T11 chỉ ở lại ngoài khơi trong 1 ngày nếu đánh được khá nhiều cá.

Thỉnh thoảng cũng có một thuyền C1-T11 dùng buồm chạy từ Phan-Rí đến Vũng-Tàu, một hải-trình dài khoảng 125 dặm. Đa số thuyền C1-T11 đánh cá từng đôi một, dùng lưới mảnh do hai thuyền cùng kéo. Thường, thuyền số cá đánh được vào khoảng 1000 ký và được bán tại chợ cá địa phương hay bán cho một nhà sản xuất nước mắm. Cá đánh được phần lớn là cá dứa và thường được ướp bằng nước đá bao mang theo trên thuyền.



Sail Is Lowered and Nets Hoisted to Dry as Fishing Vessel Returns Under Power
 Trong lúc ngư thuyền dùng máy khi trở về bến, người ta hạ buồm xuống và giăng kéo lưới lên để phơi khô

Equipment

When sailing at night, most C1-T11 display running lights. No communications equipment is carried; for navigation purposes skippers generally rely on landmarks and their own knowledge and experiences.

Two large metal anchors are carried; one at the bow and the other aft.

A windlass for handling the heavy sail is frequently located forward of the mast. Centrifugal bilge pumps operate off the engine. Several 55-gallon drums on deck hold fuel and water.

C1-T11 have no mechanical equipment for handling the catch which is stowed loose in the hold. It is removed by hand and packed in baskets for offloading.

Crew

Five or six Buddhists comprise the crew of a C1-T11. Sometimes families live on board.

Dụng-Cụ Trang-Bị

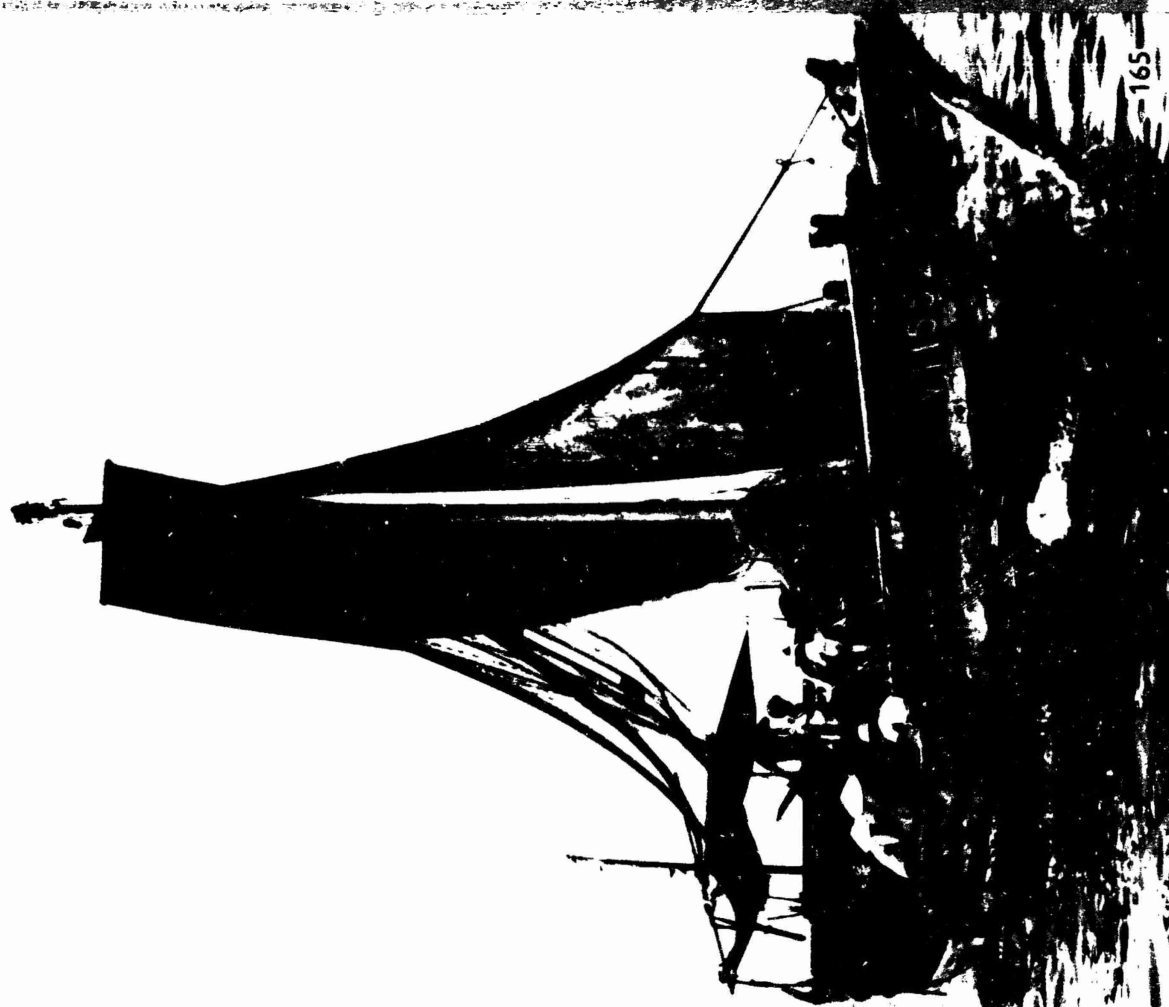
Khi đi đêm, đa-số thuyền C1-T11 có treo đèn hải hành, ngoài ra không có dụng-cụ liên lạc nào khác. Thuyền trưởng thường chỉ dựa vào những điểm địa thể quen thuộc trên bờ và kinh nghiệm riêng để lái thuyền.

Thuyền có mang theo hai chiếc neo lớn bằng kim khí, một đặt đằng mũi và một đặt sau lái. Thường người ta đặt một trục kéo phải trước cột buồm để vận chuyển cánh buồm nặng nề. Cái bơm luân ly-tâm vận chuyển do máy thuyền kéo. Trên boong thuyền có đặt nhiều thùng sắt tròn loại 55 ga lông để đựng nhiên liệu và nước.

Thuyền C1-T11 không có dụng cụ máy móc nào để vận chuyển số cá đánh được. Số cá này được lùa vào hầm. Thuyền một cách giản dị. Người ta dùng tay hốt cá nhậu đẩy vào những giỏ tre để chuyển lên bờ.

Thủy Thủ Đoàn

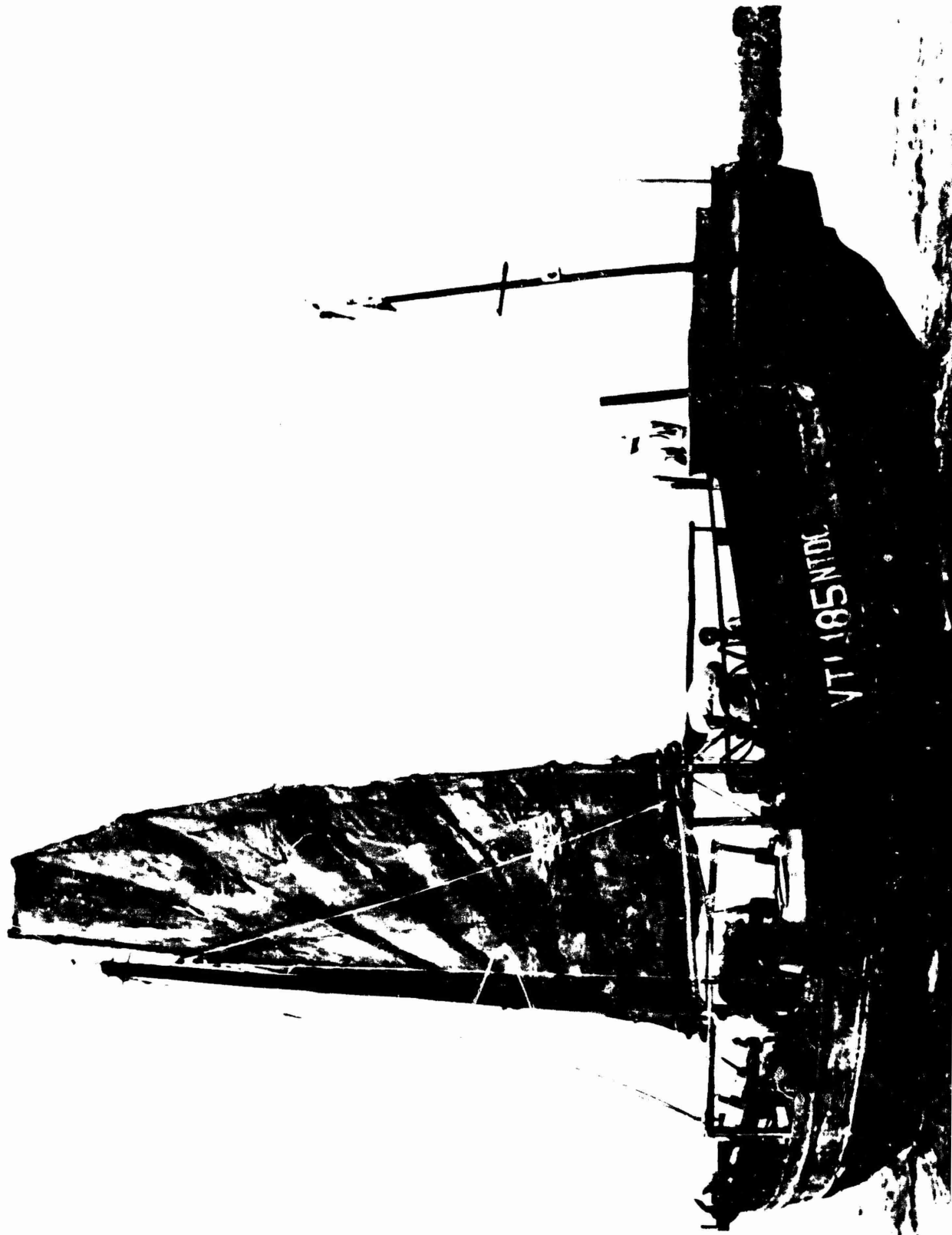
Thủy thủ-đoàn của thuyền C1-T11 gồm từ năm đến sáu người theo Phật-giáo. Thỉnh thoảng gia-đình họ cùng sông trên thuyền.



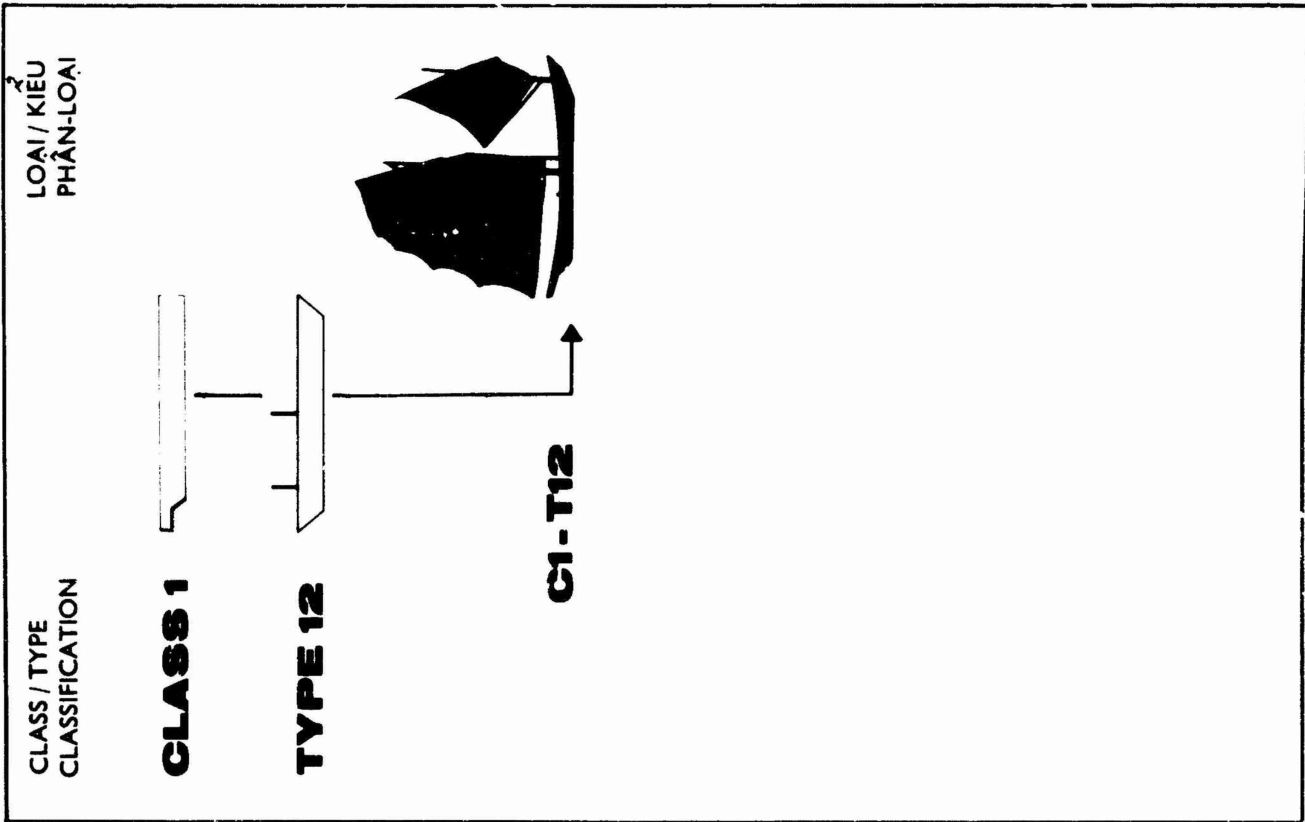
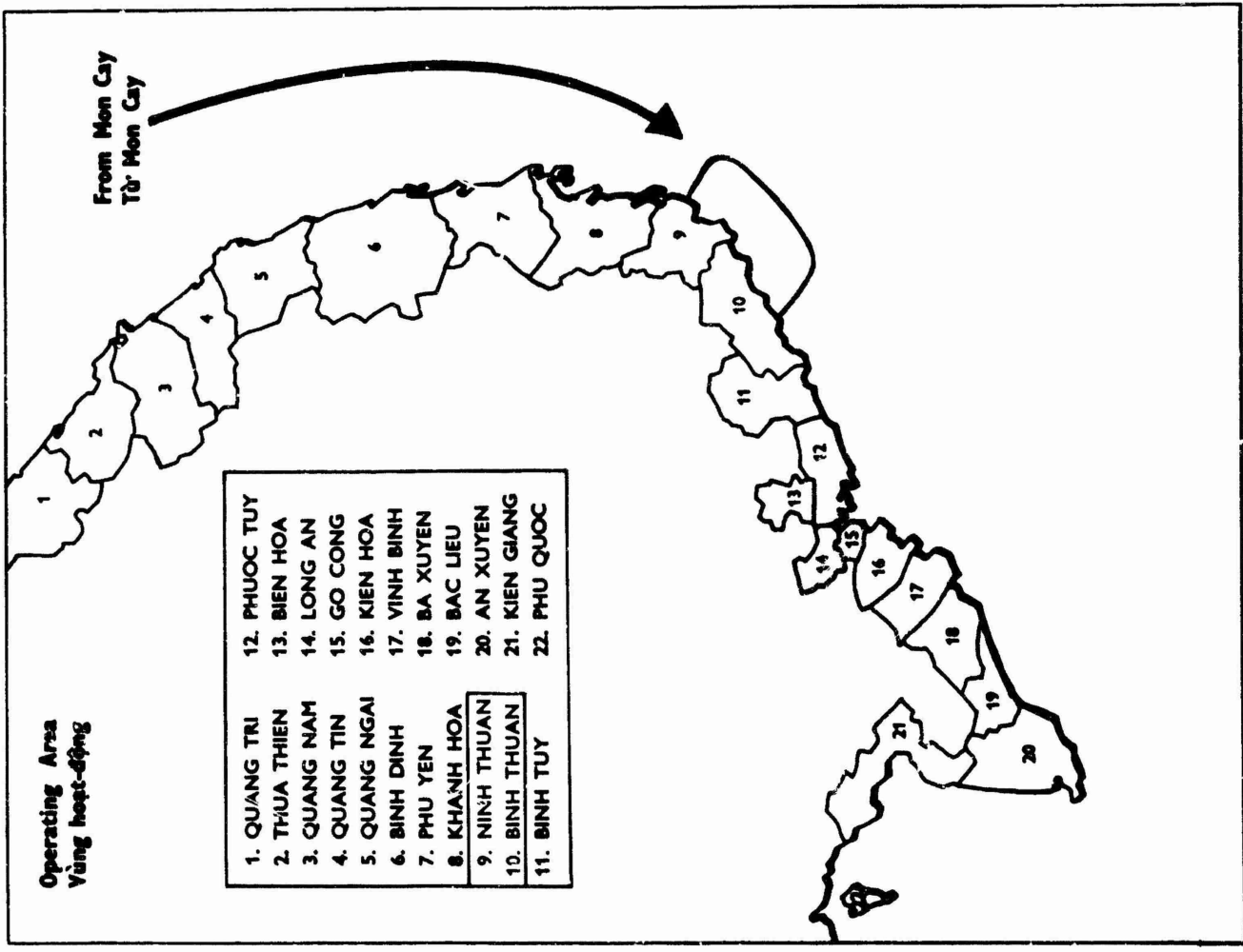
C1-T11

Low Cabins Are Difficult to Distinguish From Irregular Gunwale Lines of C1-T11

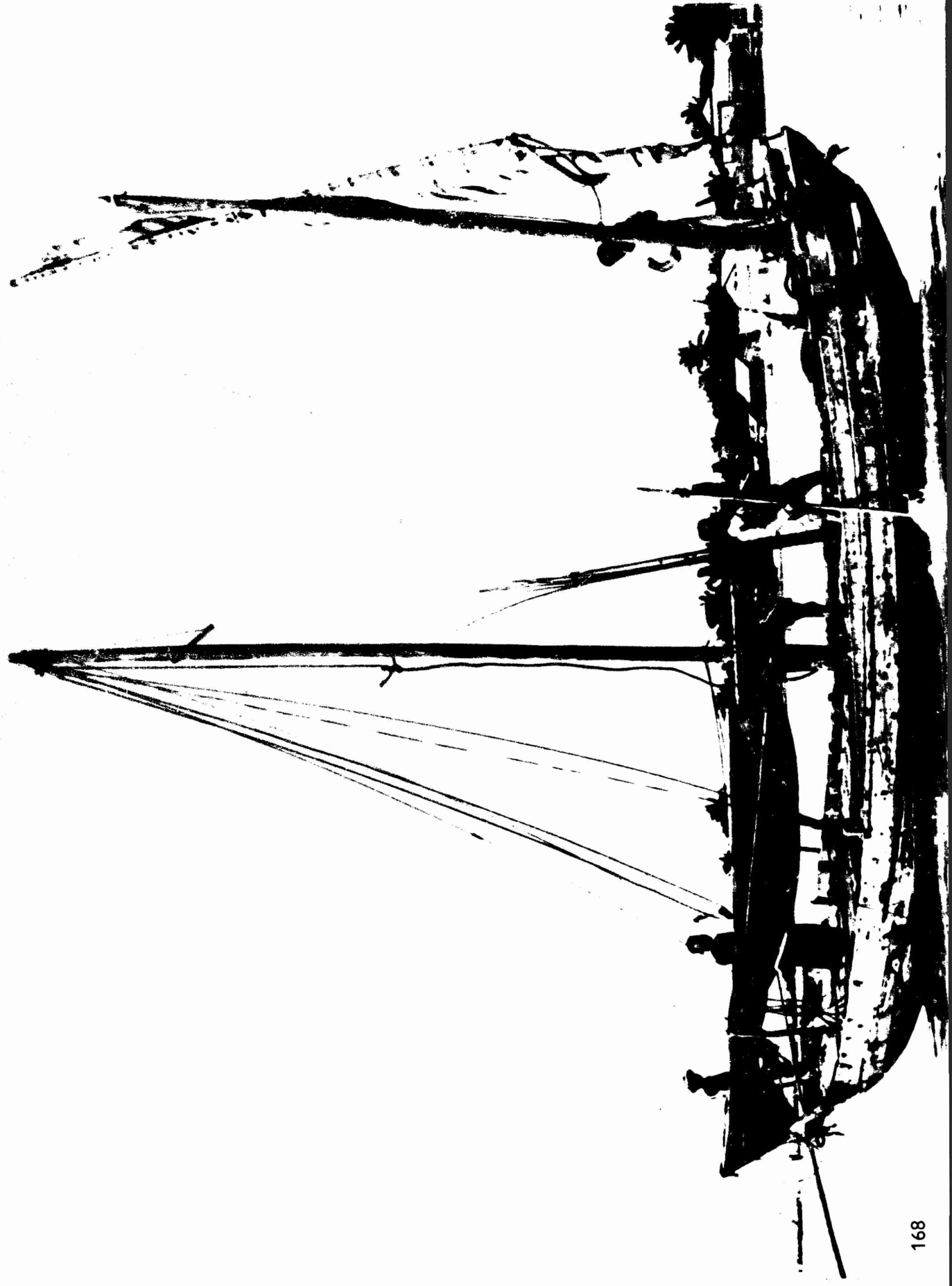
Trên thuyền C1-T11 rất khó mà phân biệt được các mui thấp với lại những đường be thuyền khác thường của thuyền này



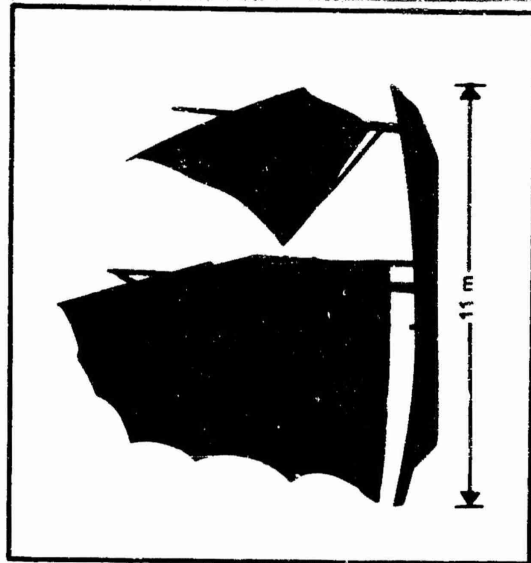
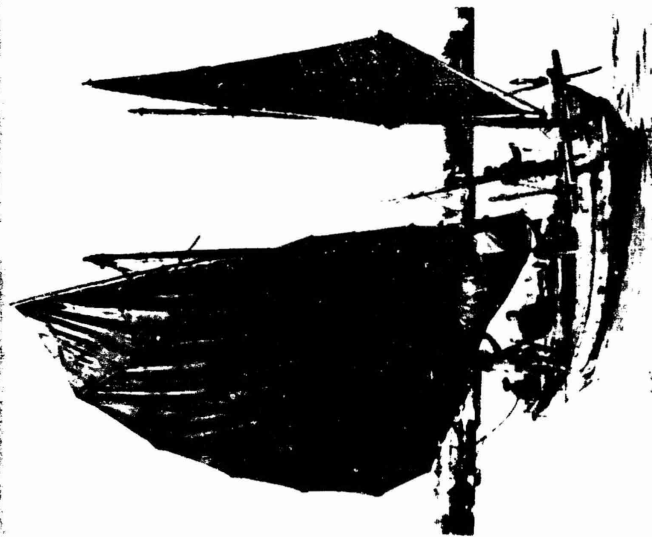
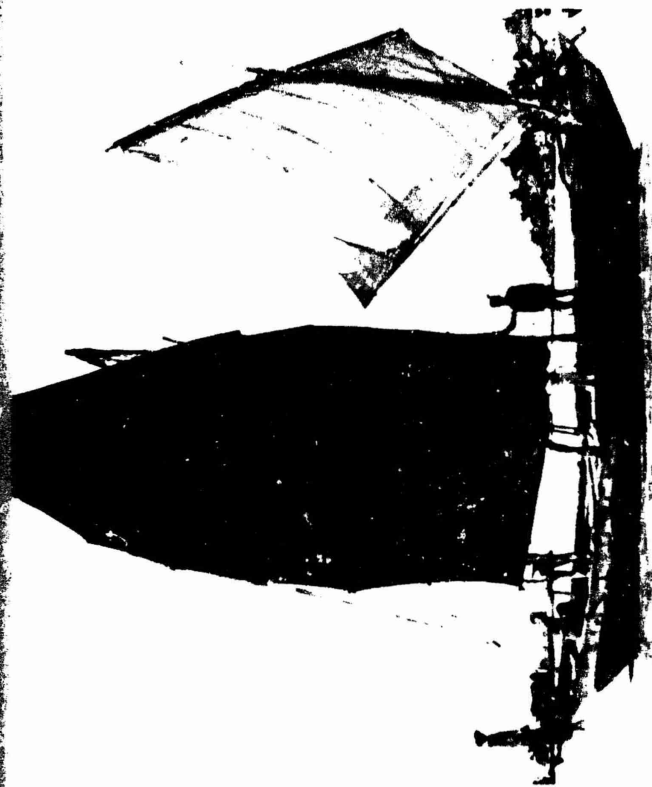
CLASS 1 - TYPE 12



C1-T12



C1-T12 (VTAC-1b)



C1-T12			TYPE:		Sailer Fishing Boat	
LOA: 11 m	BEAM: 3.5 m	GROSS TONS:	DRAFT (loaded): 1 m	PROPULSION: 2 Sails	RECOGNITION FEATURES: Overhanging Poop Straight Stern Convex Stem Two Sails	
TYPE OF CATCH/CARGO: varied						
OPERATING AREA: Phan Ri Mon Cay, North Vietnam						

General Information

C1-T12 fishing sailboats operate near Phan Ri in Binh Thuan Province. Like the C1-T11, they are refugee boats from North Vietnam, and some may still be in use near Mon Cay.

C1-T12 have a transom stern, low freeboard, and only a slight sheer from the overhanging poop to the pointed bow. The sheer strake also forms the side of the poop.

The most striking feature of this boat is the discontinuity in the bow line.

The hull is only partially decked. The mainmast is set in a tabernacle so that it can be lowered or removed easily.

C1-T12			LOẠI THUYỀN: Thuyền Buồm Đánh Cá		
DÀI: 11 m	RỘNG: 3m5	TRỌNG TẤN: Không Nhất Định	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ: 1 m	ĐỘNG LỰC DÂY THUYỀN: 2 Buồm	ĐẶC ĐIỂM NHÂN DẠNG: Buong Lái Nhỏ Ra Lái Thẳng Sóng Mũi Lòi Ra Hai Buồm
LOẠI CÁ DANH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Không Nhất Định					
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Phan Rí Món Cáy, Bắc-Việt					

Khái Niệm Đại Cường

Thuyền buồm đánh cá C1-T12 hoạt động gần Phan-Rí tại tỉnh Bình-Thuận. Cũng như thuyền C1-T11, thuyền C1-T12 di-cư từ Bắc Việt vào, và một số thuyền này có thể vẫn còn hoạt động gần Môn Cáy.

Thuyền C1-T12 có một lô lái có bững ngang, mạn thuyền nổi thấp trên mặt nước và thân thuyền chỉ hơi cong vênh một tí từ buong lái cao đến mũi thuyền nhọn. Một con lườn uốn cong tạo thành hông của buong lái.

Đặc điểm nổi bật nhất của loại thuyền này là đường mũi thuyền bị đứt đoạn.

Sân thuyền chỉ được lót ván một phần. Trụ buồm chính được đặt trong một chiếc đế khiến người ta có thể hạ xuống hoặc nhấc đi chỗ khác một cách dễ dàng.

C1-T12

Main Sheet Also Controls Each Batten Along Leach of Sail

Dây Keó Buồm Chính Cũng Điều-Khiển Từng Mẹp Ngang Một Dọc Theo Cạnh Sau Buồm



Propulsion System

The mainsail of the C1-T12 is a Chinese lugsail, and the foresail is the more common standing lugsail.

The 8.5-m mainmast is supported at its head by two shrouds to each side and the 7.5-m foremast is stayed by two shrouds.

Operational Information

C1-T12 depart early in the morning, fish with large lift nets during the day, and return in midafternoon to sell the catch. Since they have no motor, their operations are influenced greatly by strong winds and by calm days. They carry provisions and can remain at sea for several days if necessary.

Equipment

These fishing boats have neither communications nor navigation equipment. When at sea after dark, they show a lantern to signal their position. They carry a large wooden anchor at the bow.

Crew

C1-T12 normally operate with a crew of 5 or 6 men.

Hệ Thống Dây Thuyền

Buồm chính trên thuyền C1-T12 là một lá buồm tứ giác kiểu Trung-Hoa. Buồm mũi là một lá buồm tứ giác kiểu thông thường hơn.

Cột buồm chính cao 8m5 và đỉnh cột buồm được buộc nít vào lồng thuyền bằng hai dây chằng. Cột buồm mũi cao 7m5 và được buộc nít vào mũi thuyền bằng hai dây chằng.

Cách-Thức Hoạt-Động

Thuyền C1-T12 ra khơi từ lúc sáng sớm, dùng lưới mảnh lớn đánh cá và trở về bến vào buổi chiều để bán cá. Vì không có động cơ hoạt-động của thuyền bị ảnh hưởng nhiều khi có gió lớn hay khi đứng gió. Thuyền có mang theo thực phẩm và có thể nếu cần, ở lại ngoài khơi nhiều ngày.

Dụng-Cụ Trang-Bị

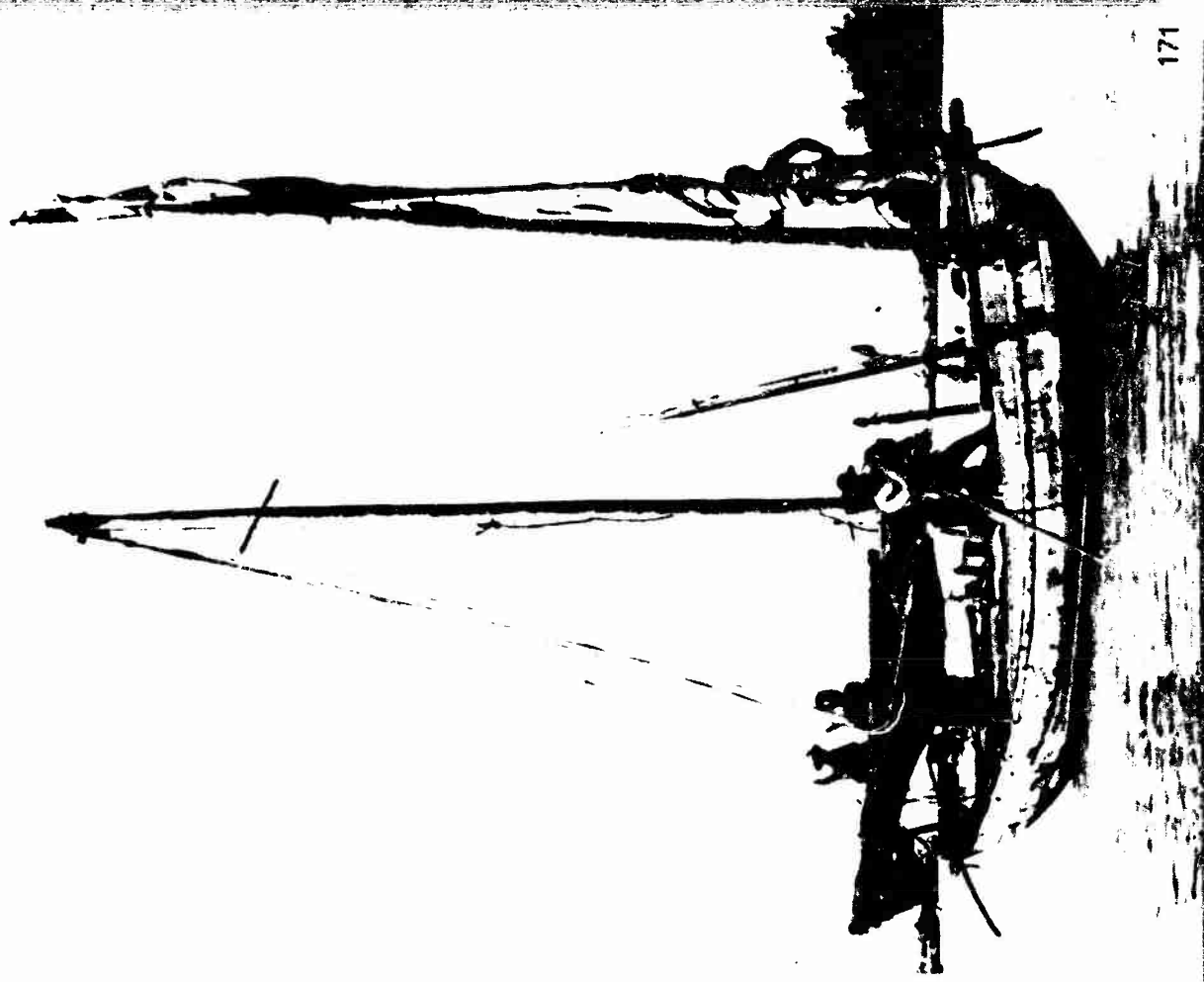
Các loại thuyền đánh cá này không có dụng cụ liên lạc hay hải hành nào. Lúc ở ngoài khơi vào ban đêm thuyền có treo một đèn lồng để đánh dấu vị-trí. Một chiếc neo lớn bằng gỗ được đặt ở đằng mũi thuyền.

Thủy-Thủ Đoàn

Thủy thủ đoàn của thuyền C1-T12 thường gồm từ 5 đến 6 người.

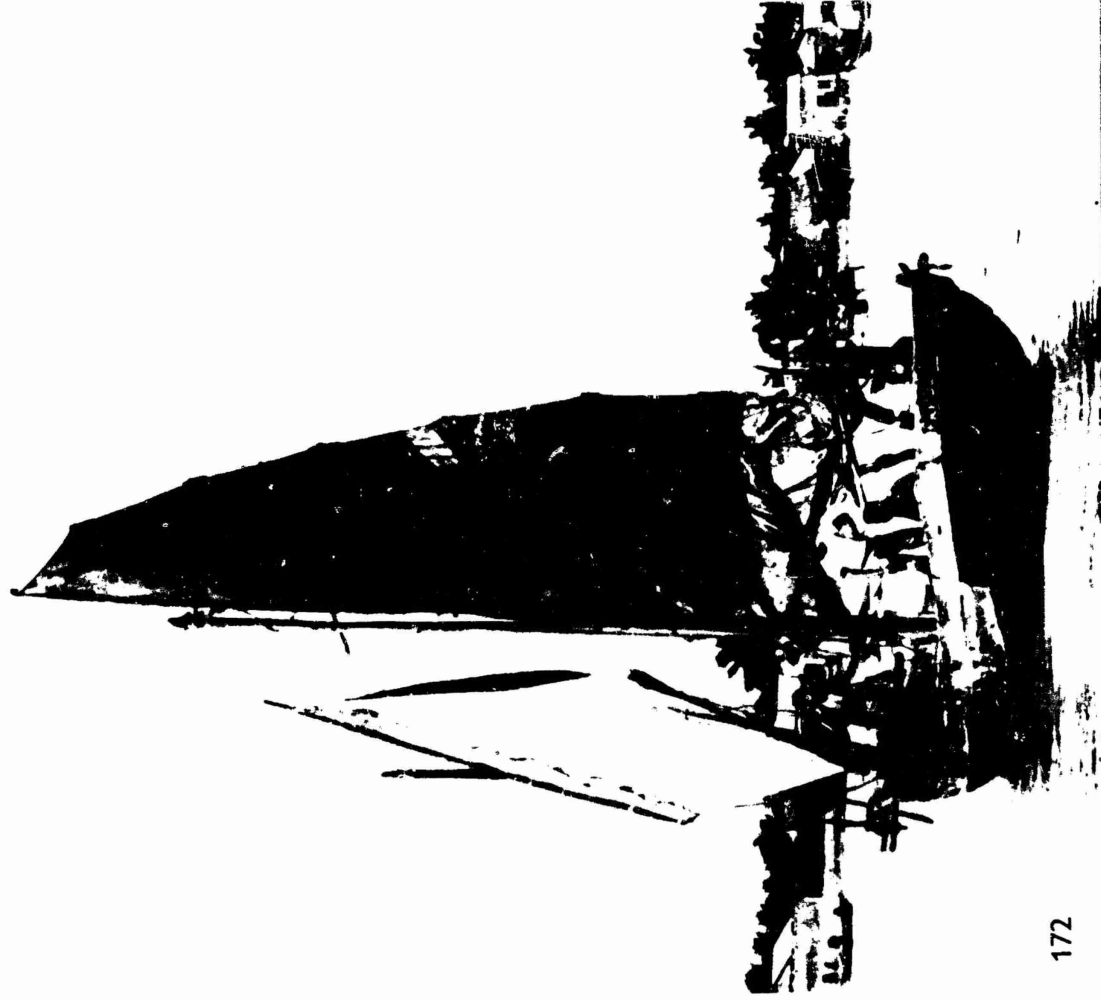
Yoke Holds Lowered Sail and Battens

Dây Leò Giữ Buồm và Nẹp Ngang Khi Buồm Đã Hạ Xuống



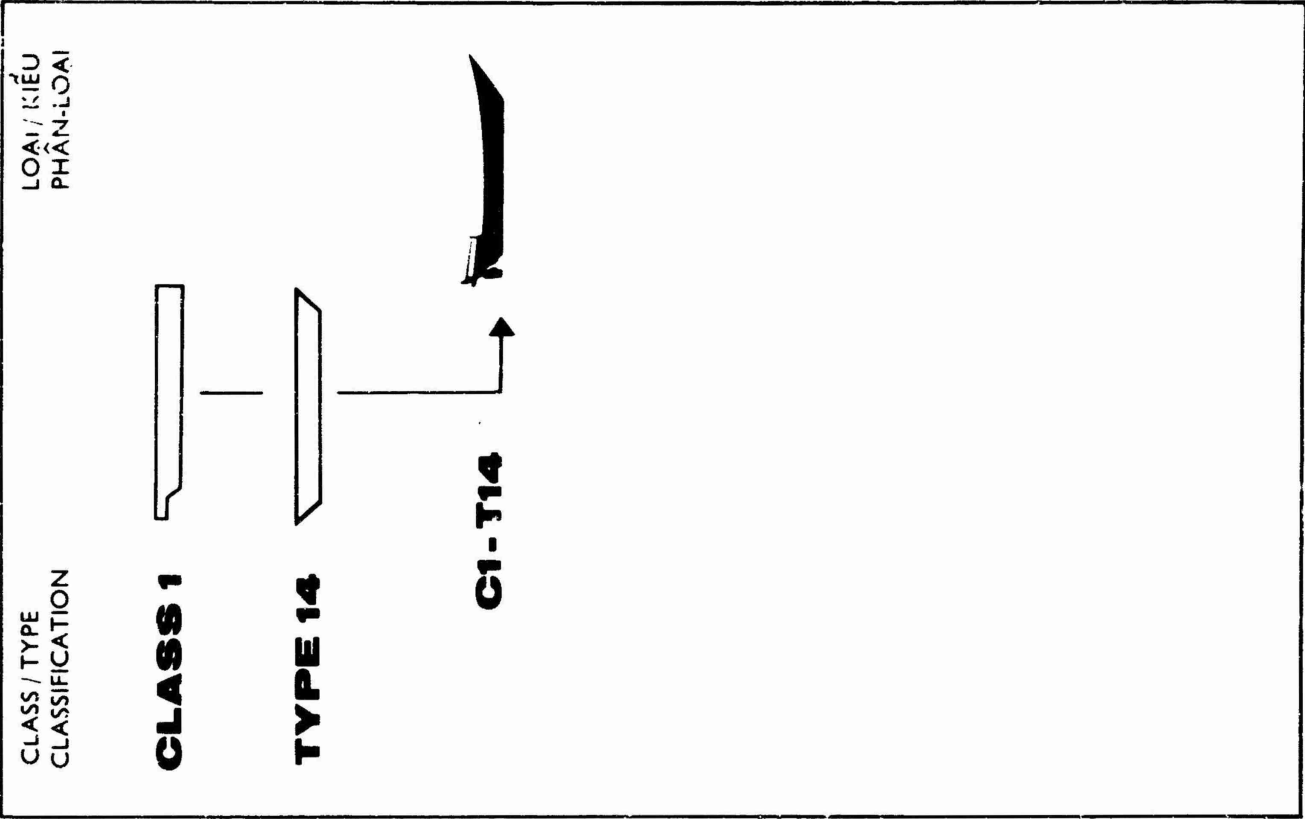
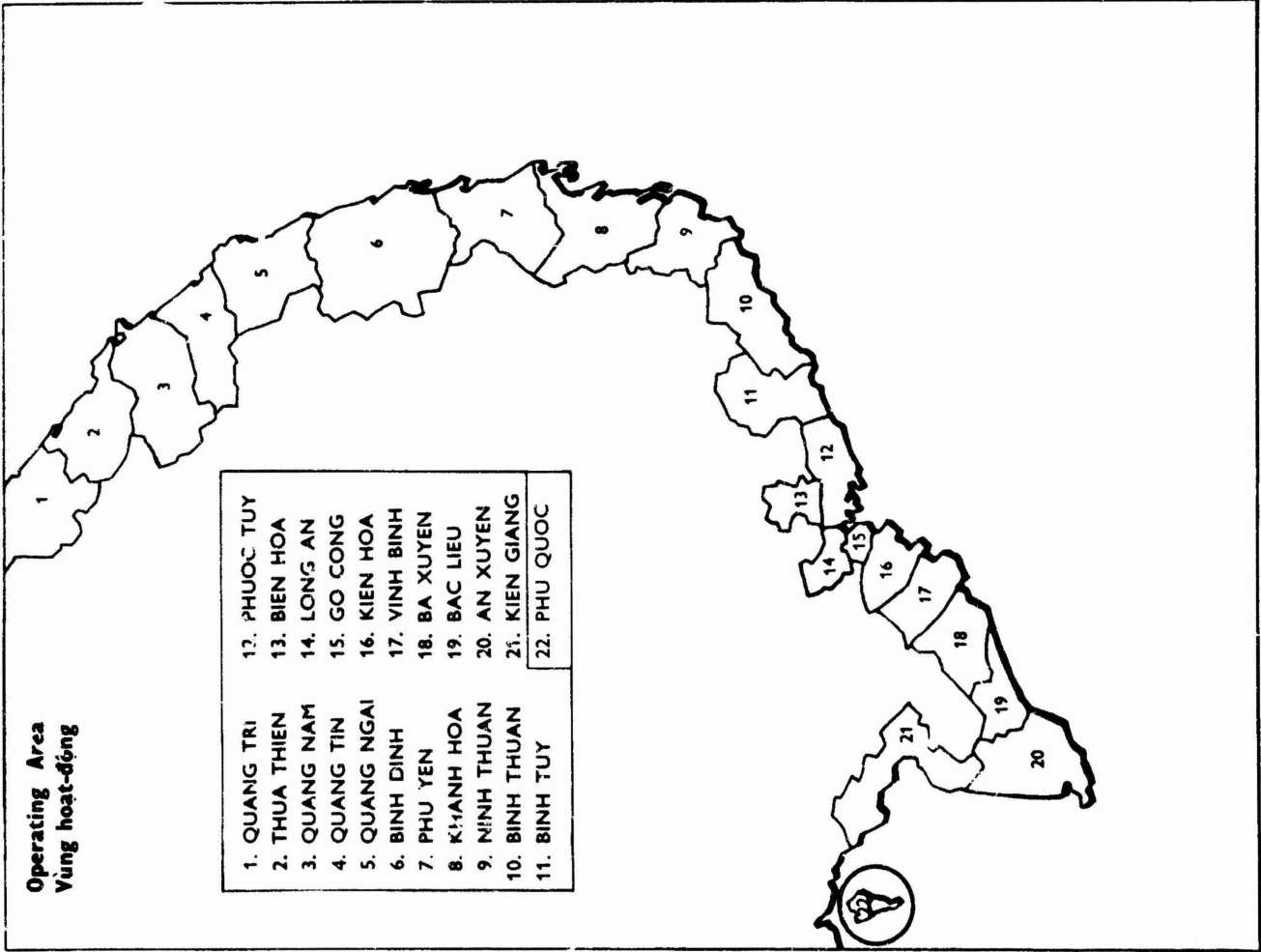
C1-T12

C1-T12 Has Overhanging Transom Stern
Thuyền C1-T12 Có Ló Lái Đổng Bững Ngang và Nhô

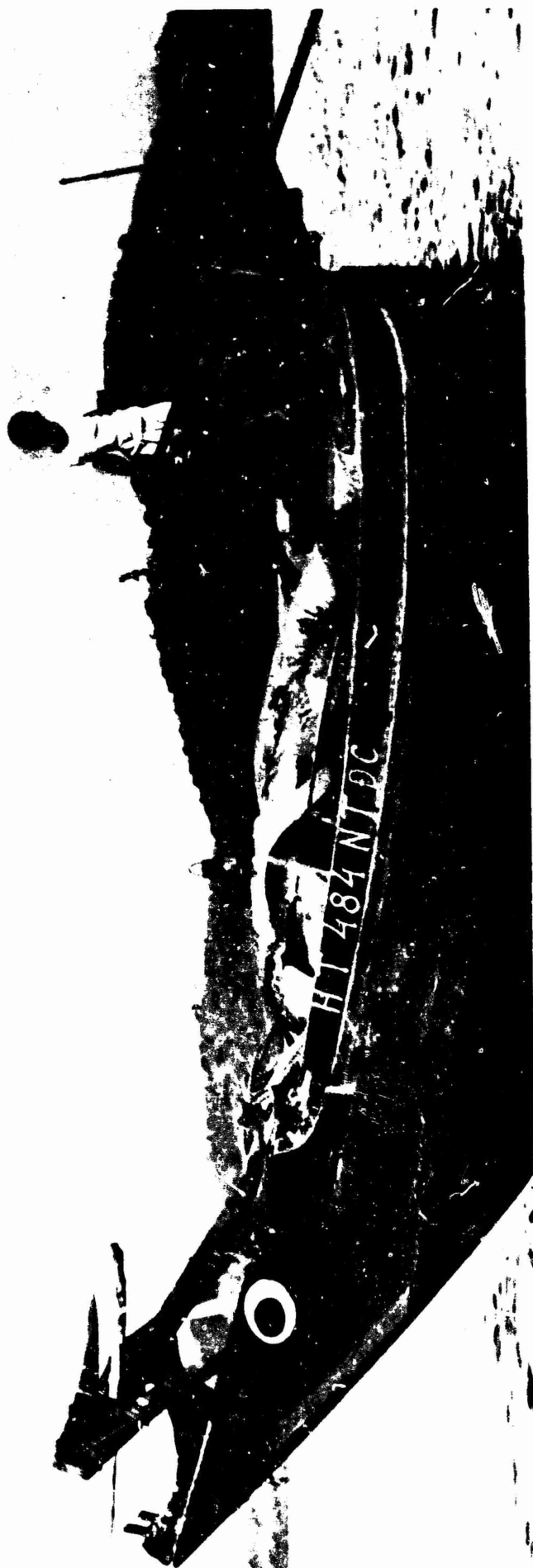


C1-T12 Usually Has Chinese Lug Mainsail and Standing Lug Foresail
Thuyền C1-T12 Thường Dùng Buồm Tứ Giác Trung-Hoa Lành Buồm Lông và
Buồm Tứ-Giác Thẳng Đứng Lành Buồm Mũi





C1-T14



C1-T14 (PQMC-1b)



C1-T14			TYPE:		Motor Fishing Boat	
LOA: 8-10 m	BEAM: 2-2.5 m	GROSS TONS: 10 (est)	DRAFT (loaded): 1 m	PROPULSION: 1 Diesel		
TYPE OF CATCH/CARGO: Silver Batfish Spanish Mackerel Wolf Herring			RECOGNITION FEATURES:			
OPERATING AREA: Phu Quoc/Ha Tien			Overhanging Poop Straight Stern No Superstructure			

General Information

C1 T14 fishing boats abound in the waters around Phu Quoc Island and the mainland town of Ha Tien in Kien Giang Province.

The double-ended hull has a small wide poop deck overhanging the stern, a rising sheer to the sharply raked pointed bow, and a large, curved, retractable, wooden rudder.

Two or three hatches amidships open into the fish-storage holds. A flagstaff carrying the Republic of Vietnam flag is customary, and a round eye is often painted on a bright red stripe on the bow.

The C1-T14 are usually out of operation for maintenance and repair for about two months yearly, at a cost of U.S. \$100.

C1-T14				LOẠI THUYỀN:	
				Người-Thuyền Động-Cơ	
DÀI: 8-10 m	RỘNG: 2-2.5 m	TRỌNG TẤN: 10	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ: 1 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Máy Diesel	
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Cá Chim Cá Thu Ống Cá Mực			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:		
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Phú-Quốc/Hà-Tiên			Boong Lái Cao Lái Thẳng Không Mũi		

Khái Niệm Đại-Cương

Thuyền đánh cá C1-T14 hoạt động rất nhiều trong vùng biển quanh đảo Phú-Quốc và vùng Hà-Tiên tỉnh Kiên Giang.

Thuyền C1-T14 có mũi và lái đều nhọn, boong lái nhỏ nhưng rộng nhô lên trên lô lái, thân thuyền cong vênh lên về phía mũi thuyền dốc nhọn và một bánh lái cong bằng gỗ lớn có thể kéo lên được.

Không giữa thuyền có miệng hầm ăn thông đến hầm chứa cá. Thuyền theo thông-lệ có một cột cờ treo cờ Việt-Nam Công-Hòa. Một hình mất tròn thường được vẽ trên một soc đỡ mũi thuyền.

Hàng năm, thuyền C1-T14 phải ngừng hoạt động chừng hai tháng để tu-bổ và sửa chữa, tổn phí hết khoảng 100 Mỹ-kim.

C1-T14

Propulsion System

The engine of the C1-T14 craft is a Yanmar, Bukh, or similar single-cylinder diesel engine of about 8 hp. It is located below deck just forward of the poop deck. The exhaust pipe exits through the top of the engine compartment and extends above the gunwale.

Operational Information

C1-T14 vessels are rugged and generally seaworthy; they operate the year round. C1-T14 normally leave port about 0300, go no more than 20 miles from shore, and return to port daily. No provision is made for preserving the catch.

Encircling gill nets and anchovy lift nets are common fishing gear on these vessels. Lantern floats employed in night fishing and net marker poles, which display flags in the daytime and lamps at night, are usually visible on deck. When the lift net is used, two boats operate as a team. Spanish mackerel, wolf herring, and silver batfish are a major portion of the catch.

Long sweeps and poles are used to maneuver the boats in port or in shallow water. The maximum speed is 5 or 6 kt.

Drinking water, rice, and nuoc mam are carried on board.

Hệ Thống Dẩy Thuyền

Động cơ dùng trên thuyền C1-T14 là loại máy Yanmar, Bukh, hoặc loại động cơ diesel một xy-lanh tương-tự mạnh chừng 8 mã-lực. Động cơ được đặt dưới sàn ngay trước buồng lái. Ống thoát hơi thò ra khỏi nóc hầm máy và nhô lên phía trên bề gió.

Cách Thức Hoạt-Động

Thuyền C1-T14 vững chắc và thường chịu đựng được sóng gió. Thuyền hoạt-động quanh năm. Thuyền C1-T14 thường ra khơi vào khoảng 3 giờ sáng, ra xa bờ không quá 20 dặm và trở về bến hàng ngày. Không có phương tiện nào được dự trù để ướp cá.

Lưới bện đánh bao và lưới mảnh côm là những ngư-cụ thông dụng trên loại thuyền này. Đèn phao (được sử-dụng khi đánh cá ban đêm) và những sào đánh dấu lưới (ban ngày có treo cờ; ban đêm gắn đèn) thường được thấy chất trên boong. Khi dùng lưới mảnh, thuyền thường đánh cá từng đôi một. Số cá đánh được phần lớn là cá thu ống, cá rựa và cá chim.

Khi đi trong vùng nước cạn người ta dùng những mái chèo dài và sào để vớt chuyển thuyền. Tốc độ tối đa của thuyền vào khoảng 5 hay 6 gút.

Thuyền có mang theo nước uống, gạo và nước mắm.

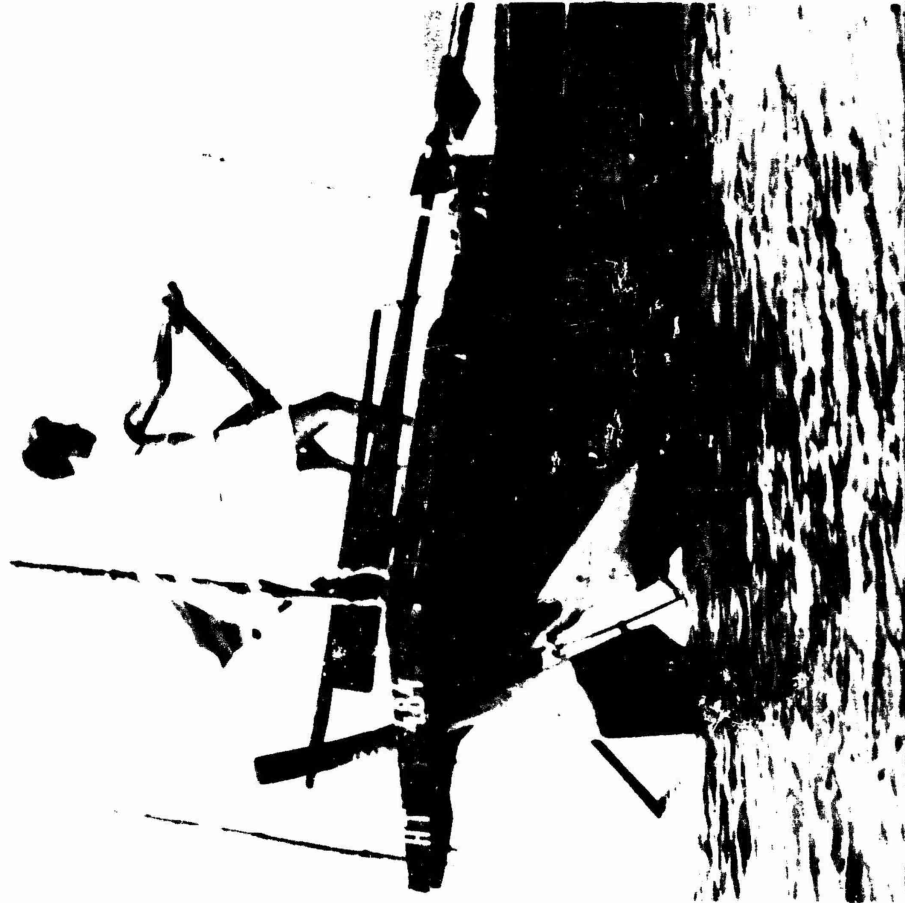
Crews of 5 to 7 Are Found on C1-T14

Thủy-Thư Đoàn trên thuyền C1-T14 thường có từ 5 đến 7 người



Unusual Pintle and Gudgeon Permit Rudder To Be Raised for Shallow Water

Một hệ thống bản lề đặc biệt làm cho người ta có thể nâng cao bánh lái lên trong khi di chuyển trong vùng nước nông



Horns Hold Anchor Above Round Eyes Typical of Phu Quoc and Rach Gia Boats

Những khúc gỗ có hình giống sừng trâu của bộ phận thả neo giữ cho neo ở phía trên đôi mắt tròn đặc biệt của những thuyền bè ở vùng Rạch-Gia và Phú-Quốc



C1-T14

Equipment

C1-T14 have no running lights, communications equipment, or navigation equipment.

One wooden anchor rests on the bow; a second anchor may be seen on the poop deck.

Most C1-T14 are bailed, but hand-operated bamboo lift pumps are not uncommon.

Crew

All-male 5-to 7-man crews operate C1-T14 vessels. They are generally Buddhists with little money or formal education.

Dụng Cụ Trang-Bị

Thuyền C1-T14 không có đèn hải hành, dụng cụ liên lạc hoặc hải hành nào cả.

Một chiếc neo bằng gỗ được đặt ở phía mũi; một chiếc neo thứ nhì đặt ở boong lái.

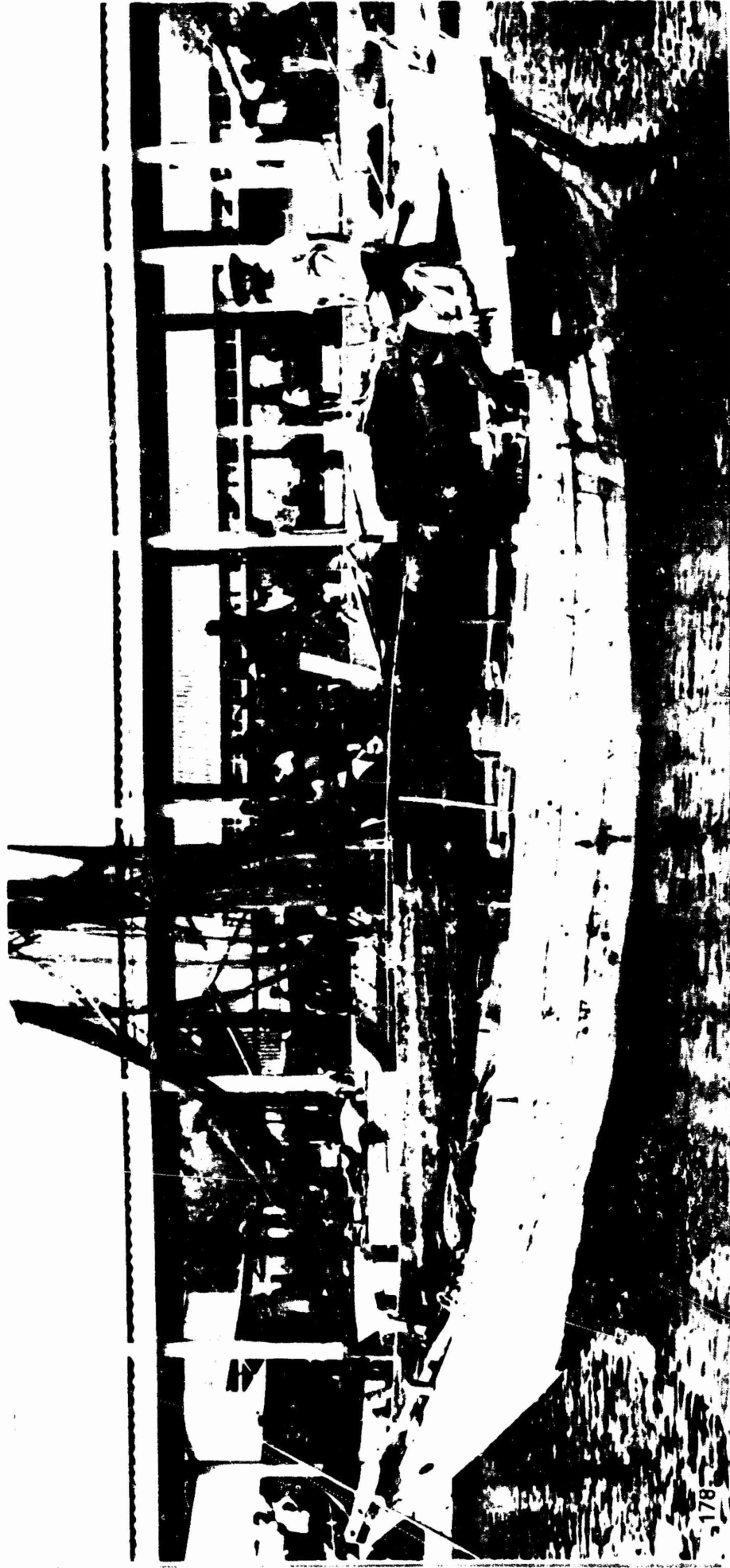
Đa-số thuyền C1-T14 dùng gàu để tát nước, song loại bơm tay làm bằng tre vẫn thường được sử dụng.

Thủy Thủ Đoàn

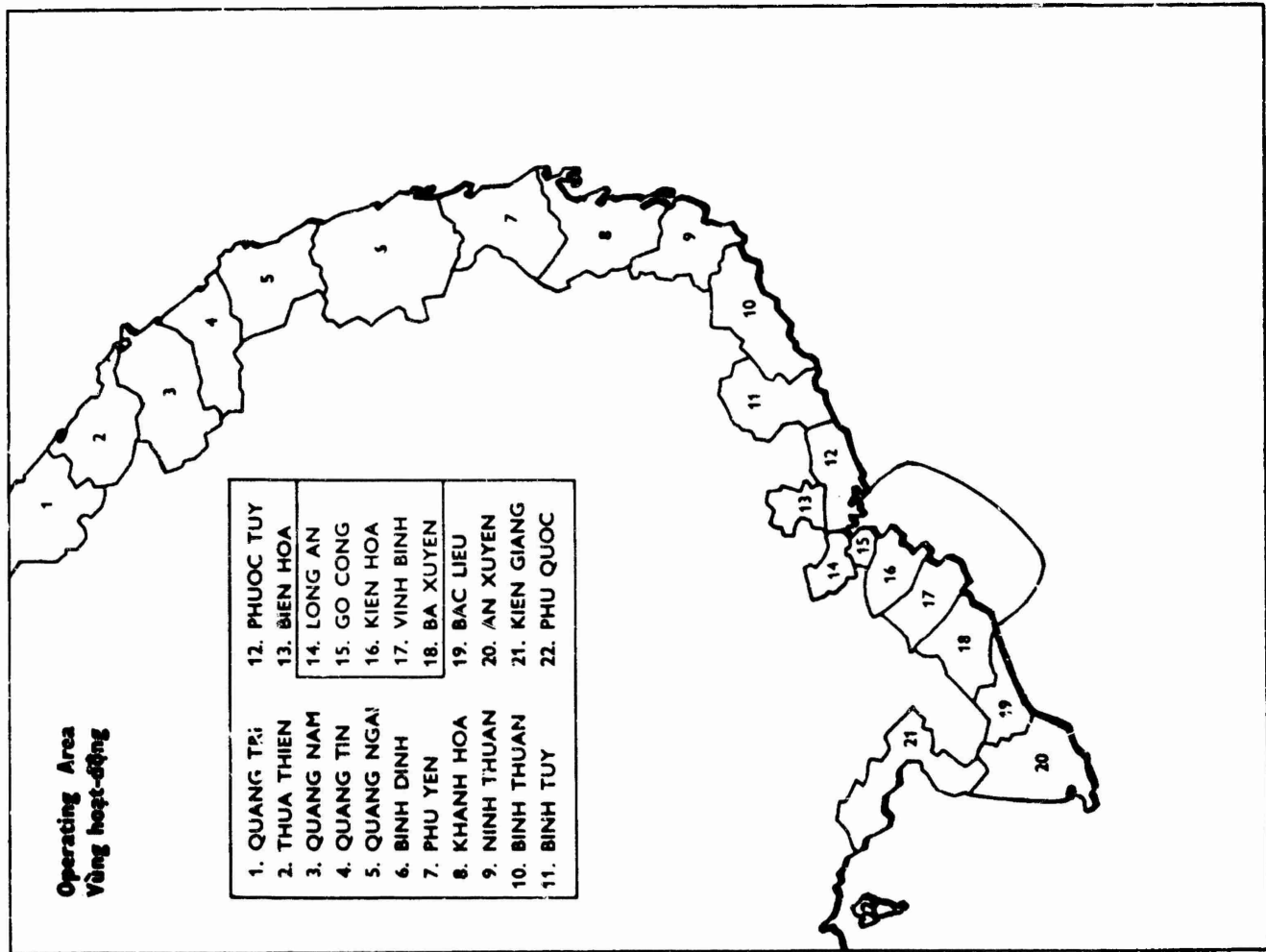
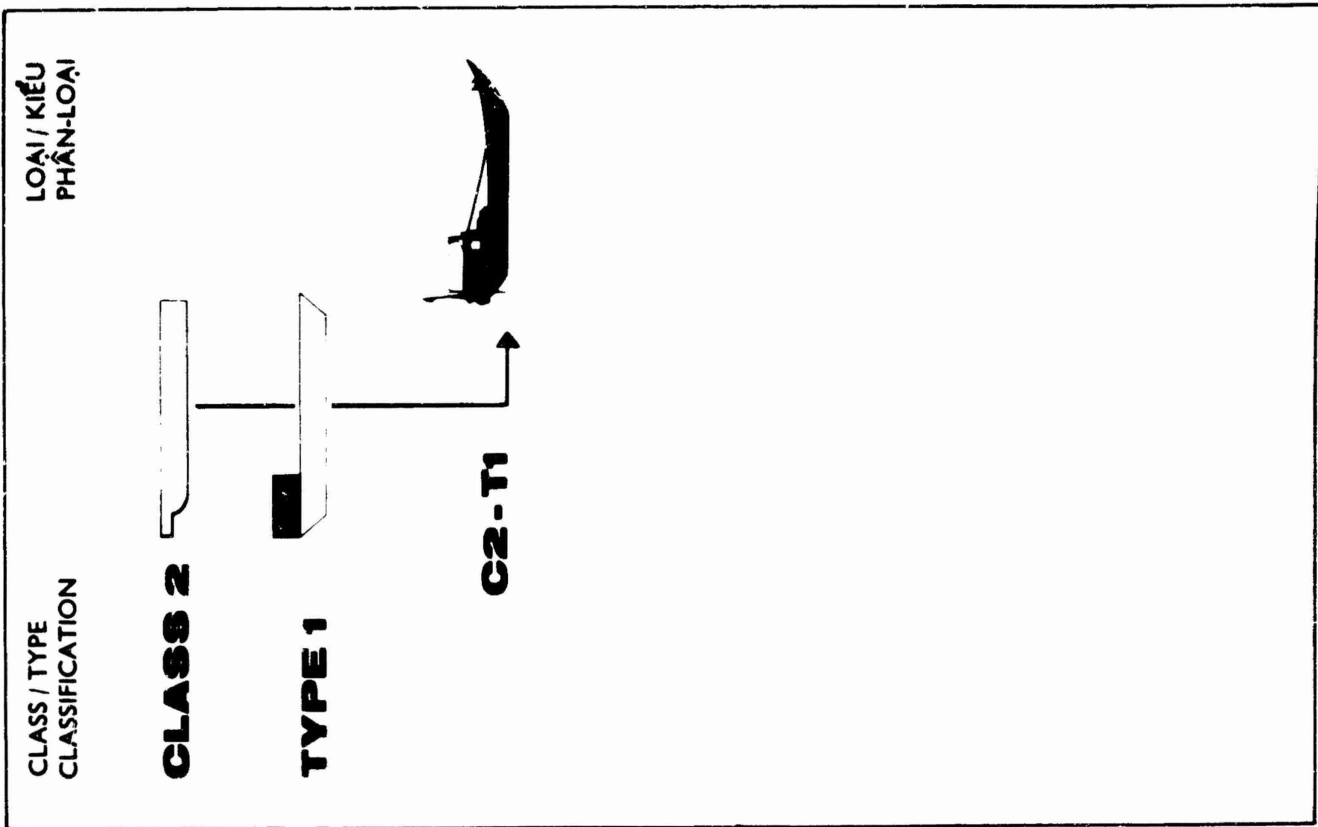
Thủy thủ đoàn của thuyền C1-T14 gồm từ 5 đến 7 người đàn ông thuộc giới nghèo khổ, ít học, theo Phật-giáo.

Many C1-T14 Return to Duong Dong Daily To Sell Their Catch at the Market

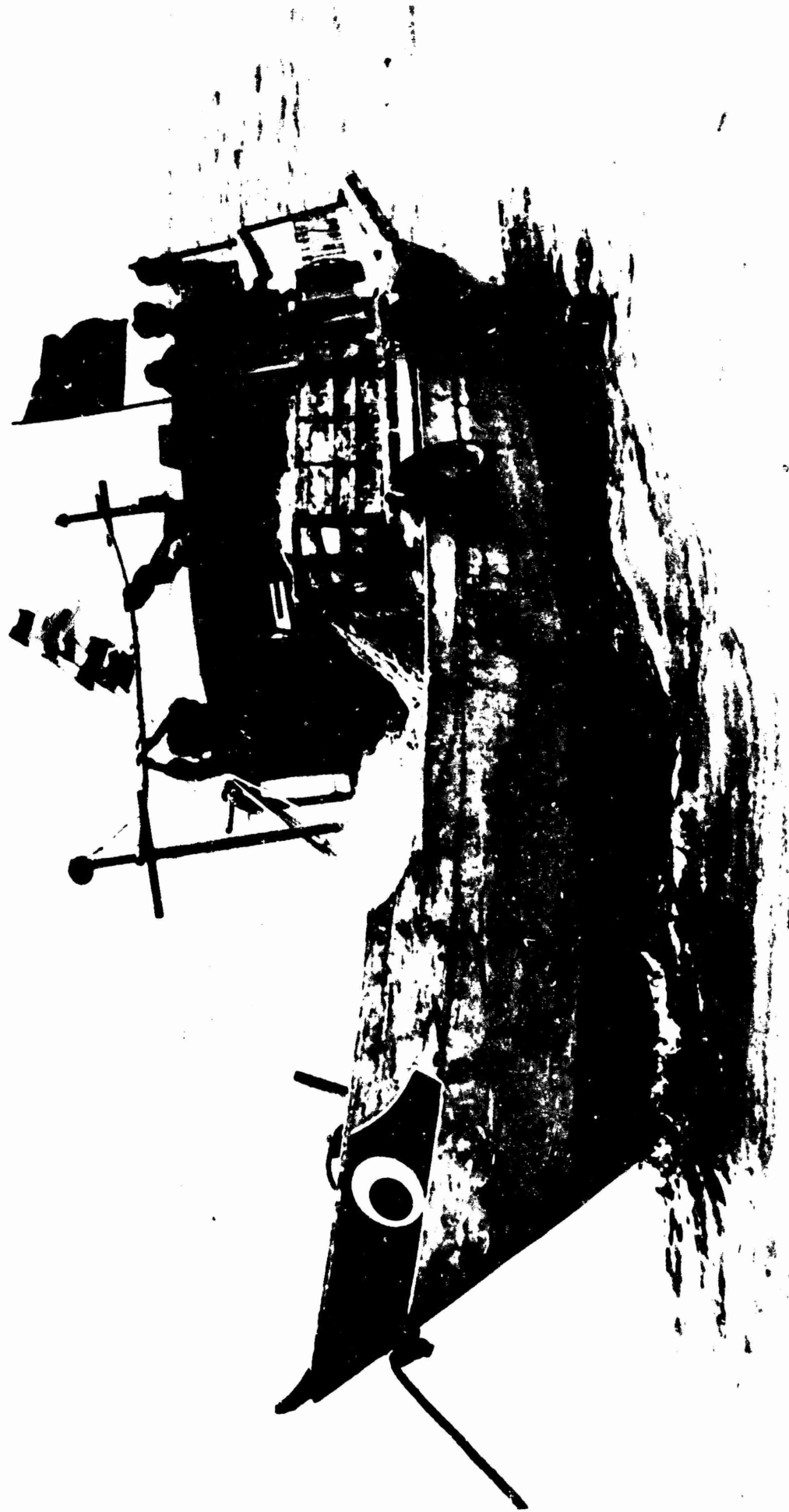
Nhiều Thuyền C1-T14 Trở Về Dương-Đông Hàng Ngày Để Bán Cá Tại Chợ



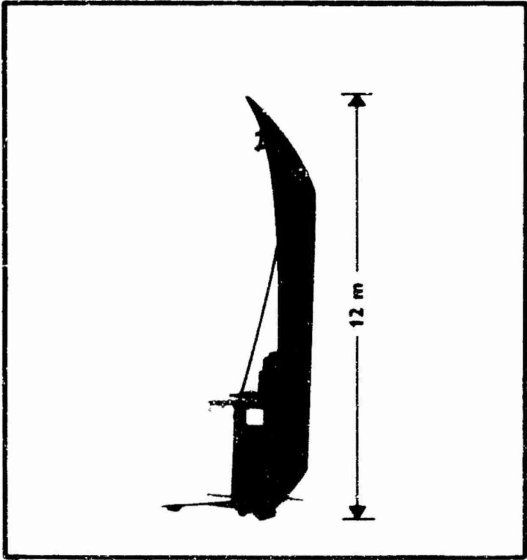
CLASS 2 - TYPE 1



C2-T1



C2-T1



C2-T1		TYPE:		Motor Fishing Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:	
12 m	3 m			1 Diesel	
TYPE OF CATCH/CARGO:		RECOGNITION FEATURES:			
OPERATING AREA:					
Varied		Overhanging Poop Convex Stern Straight or Convex Stem High Cabin Aft			
Mekong Delta					

General Information

C2-T1 are fishing boats which work the waters around the Mekong Delta. They are recognized by their large cabin aft and low freeboard sweeping up to a sharply raked, beaked bow. While all of these boats have a round stern and overhanging cabin, on some the overhang is to the sides only but not aft to or abaft the sternpost.

Rudders and rudderposts are of metal.

Propulsion System

C2-T1 vessels are powered by 1- or 2-cylinder diesels of 8 to 20 hp. The engine is in a low compartment just forward of the cabin or below the wheelhouse.

Operational Information

C2-T1 gill netters fish the river mouths and net fish as they are carried to sea from the rivers by the ebbing tide.

C2-T1		LOẠI THUYỀN: Thuyền Máy Đánh Cá	
DÀI:	RỘNG:	TÀM NƯỚC CÓ CHO:	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:
12 m	3 m		1 Động-Cơ Diesel
LOẠI CÁ ĐÀNH DƯỢC/HANG HÓA:		ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
Không Nhất Định		Boong Lái Nhỏ Lái Lớn Mũi Thẳng Hoặc Lồi Mũi Lái Cao	
VÙNG HOẠT ĐỘNG:			
Châu-Thổ Sông Cửu-Long			

Khái Niệm Đại-Cường

C2-T1 là những thuyền đánh cá hoạt động trong vùng biển quanh miền Châu-thổ sông Mê-Kông. Đặc điểm hình dáng dễ nhận của loại thuyền này là chiếc mũi lái thấp, thuyền nổi thấp trên mặt nước, thân thuyền cong vênh lên về phía mũi thuyền dốc nhọn như mỏ chim, Tất cả loại thuyền C2-T1 đều có lỗ lái tròn và mũi cao, song trên một vài thuyền chiếc mũi này chỉ phũ trùm lên hai bên hông thuyền chứ không nhô gấn hay quá bên trên lỗ lái.

Bánh lái và trục bánh lái đều bằng gỗ.

Hệ-Thống Đẩy-Thuyền

Thuyền C2-T1 được trang-bị những động cơ diesel loại 1 hay 2 xy lanh, mạnh từ 8 đến 20 mã-lực. Động-cơ được đặt trong một ngăn thấp ngay phía trước mũi hay bên dưới phòng lái.

C2 - T1

- (1) Fish Packed in Ice and Stowed in Holds Is Unloaded at Market in Baskets
- (1) Cá Ướp Nước Đá Chứa Trong Khoang Được Chuyển Xuống Bến Bằng Mũng
- (2) C2-T1 Have Yen-Yang Symbols on Round Stern
- (2) Thuyền C2-T1 Có Vẽ Dấu Âm-Dương Trên Lái Tròn



1

2



Equipment

C2-T1 craft do not normally carry navigation or communications gear. Generally they are equipped with running lights mounted atop the cabin.

Automobile tires often serve as fenders. Inflated innertubes are sometimes carried and can serve as life buoys. One or two metal or wooden anchors are carried.

A rack of 100 to 200 white plastic floats, a pile of nets, and net-marker poles are often visible on gill netters of this type. Sometimes ice is used to preserve the catch; the powered ice crusher is located on deck just forward of the engine room. Bamboo baskets are used to unload the catch.

Crew

C2-T1 fishing boats are manned by 3 to 5 persons; women are often found on board.

Cách Thức Hoạt-Động

Thuyền C2-T1 dùng lưới bện đón bắt cá tại các cửa sông khi cá bị thủy triều xuống lùa ra biển.

Dụng-Cụ Trang-Bị

Thường thường thuyền C2-T1 không mang theo dụng cụ liên lạc hay hải hành nào ngoài những đèn đi biển gắn trên nóc mũi.

Thuyền dùng vỏ bánh xe hơi làm trái đòn. Ruột bánh xe hơi bơm phồng đôi khi cũng được mang theo và có thể được xữ dụng làm phao cấp cứu. Thuyền có một hay hai neo bằng gỗ hoặc kim-khí.

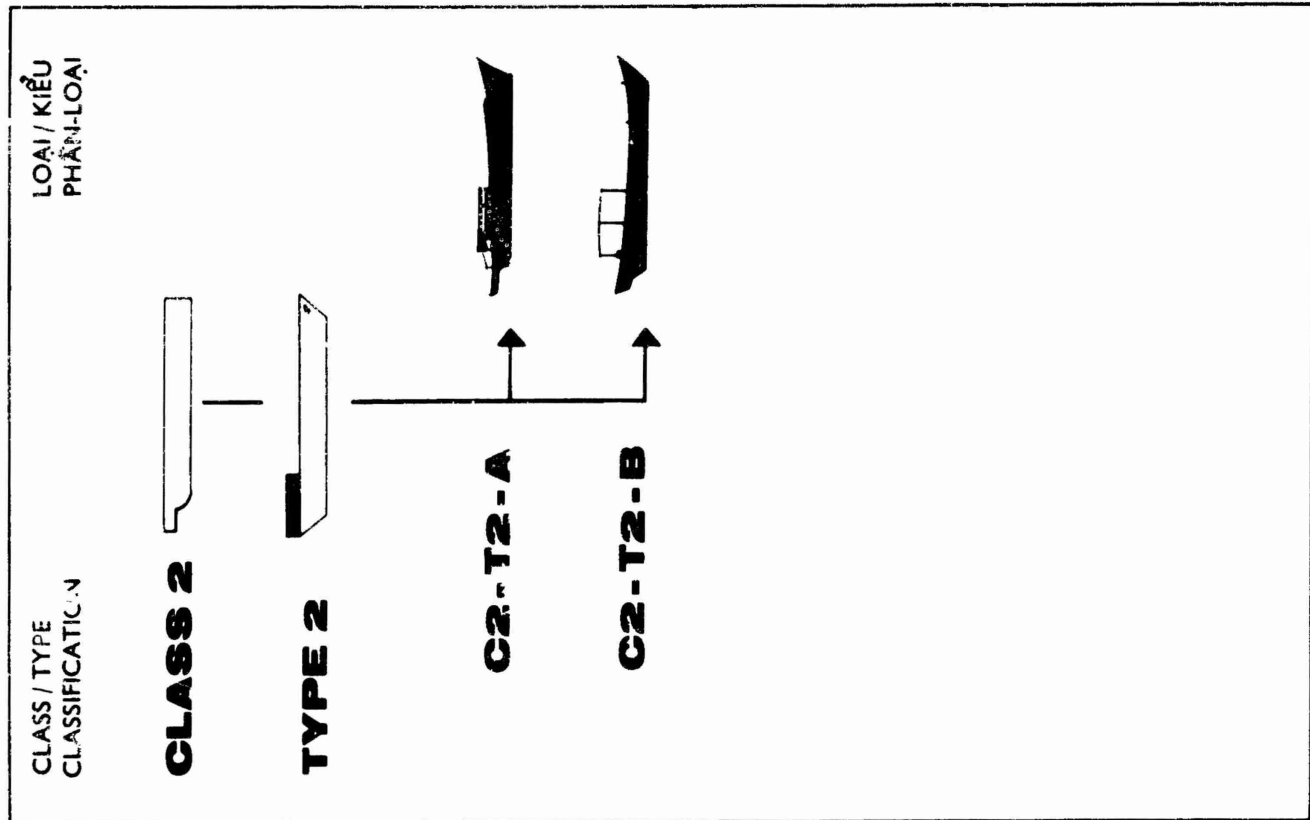
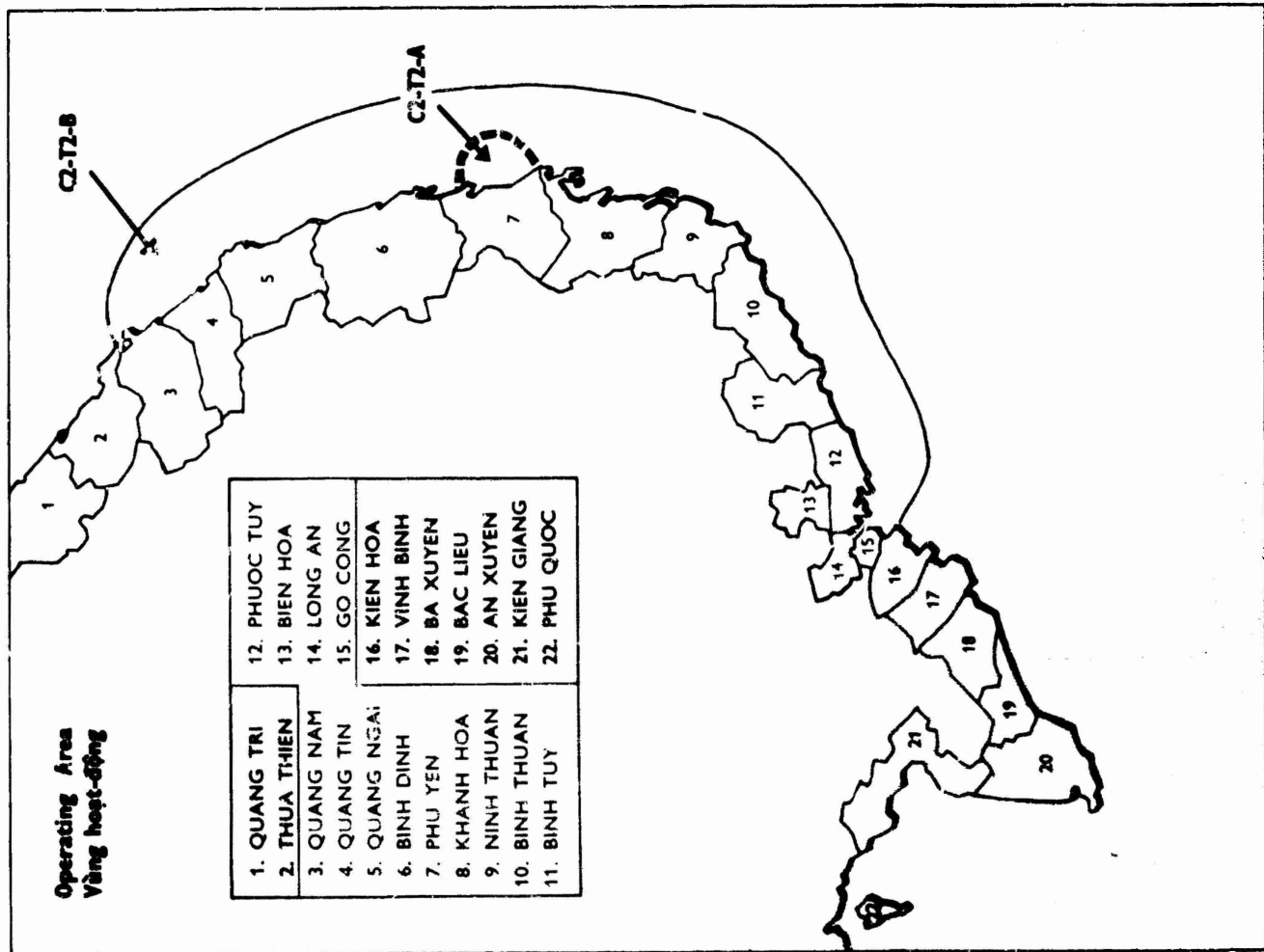
Người ta thường thấy trên loại thuyền đánh cá bằng lưới bện này có một kệ đựng từ 100 đến 200 phao plastic trắng, một chồng lưới những cây sào dùng để đánh dấu lưới.

Đôi khi người ta dùng nước đá để ướp cá. Thuyền có một máy xay nước đá đặt trên boong ngay trước phòng máy. Cá được bốc lên bờ bằng những giỏ tre.

Thủy Thủ Đoàn

Thủy thủ đoàn thuyền C2-T1 gồm từ 3 đến 5 người, đôi khi có cả đàn bà.

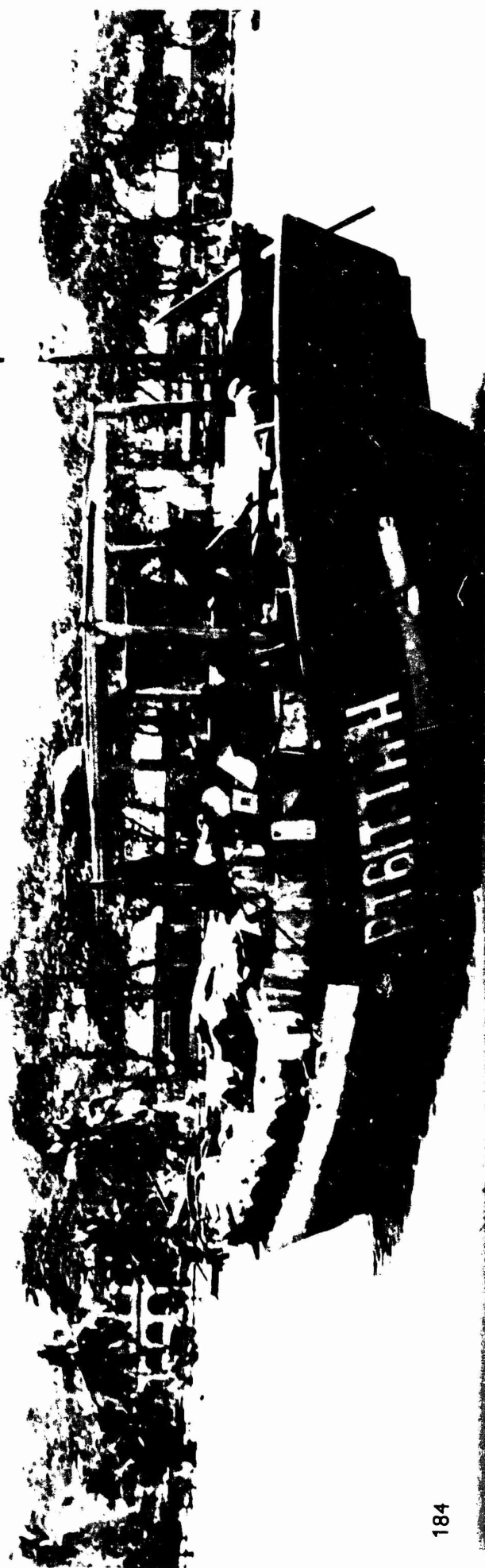
CLASS 2 - TYPE 2



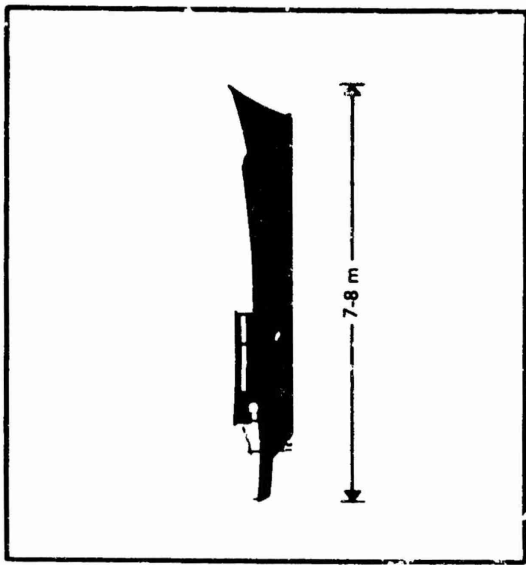
C2-T2



C2-T2-8



C2-T2-A (QUMC-2)



C2-T2-A				TYPE: Motor Fishing/Cargo Boat	
LOA: 7.8 m	BEAM: 2 m	GROSS TONS: 4 (est)	DRAFT (loaded): 0.5 m	PROPULSION: Motor	
TYPE OF CATCH/CARGO:				RECOGNITION FEATURES:	
OPERATING AREA: Qui Nhon/Song Cau				Overhanging Poop Convex Stern Low Cabin Aft	

General Information

C2-T2-A are small motorized fishing and cargo boats; about twenty are reported to be operating in the Qui Nhon - Song Cau area.

This type is recognized by its low overhanging poop deck and low freeboard aft with a sheer rising to the pointed, concave stem. A low cabin aft, forward of the poop deck, shelters the helmsman and covers the engine. A heavy rubbing strake runs along the amidships section of the hull. The cargo hold is marked by bulwarks between the small foredeck and the cabin.

These boats of keelless round-bilge construction usually have a woven-bamboo bottom fastened to topside planking. Generally the rudder, rudderpost, and tiller are of metal.

The C2-T2-A seldom have eyes painted on them.

C2-T2-A				LOẠI THUYỀN: Thuyền Máy Chở Hàng Hóa Va Danh Ca	
DÀI: 7.8 m	RỘNG: 2 m	TRỌNG TẤN: 4	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ: 0.5 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: Động Cơ	
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:				ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Qui-Nhon/Song-Cau				Boong Sau Nho Len Lái Thuyền Lẻ Ra Mũi Phía Sau Thap	

Khái-Niệm Đại-Cương

C2-T2-A là loại ngư-thuyền và thường thuyền nhỏ có động cơ. Người ta ghi nhận có vào khoảng 20 thuyền loại này hiện hoạt động trong vùng Quy-Nhon, Sông Cát.

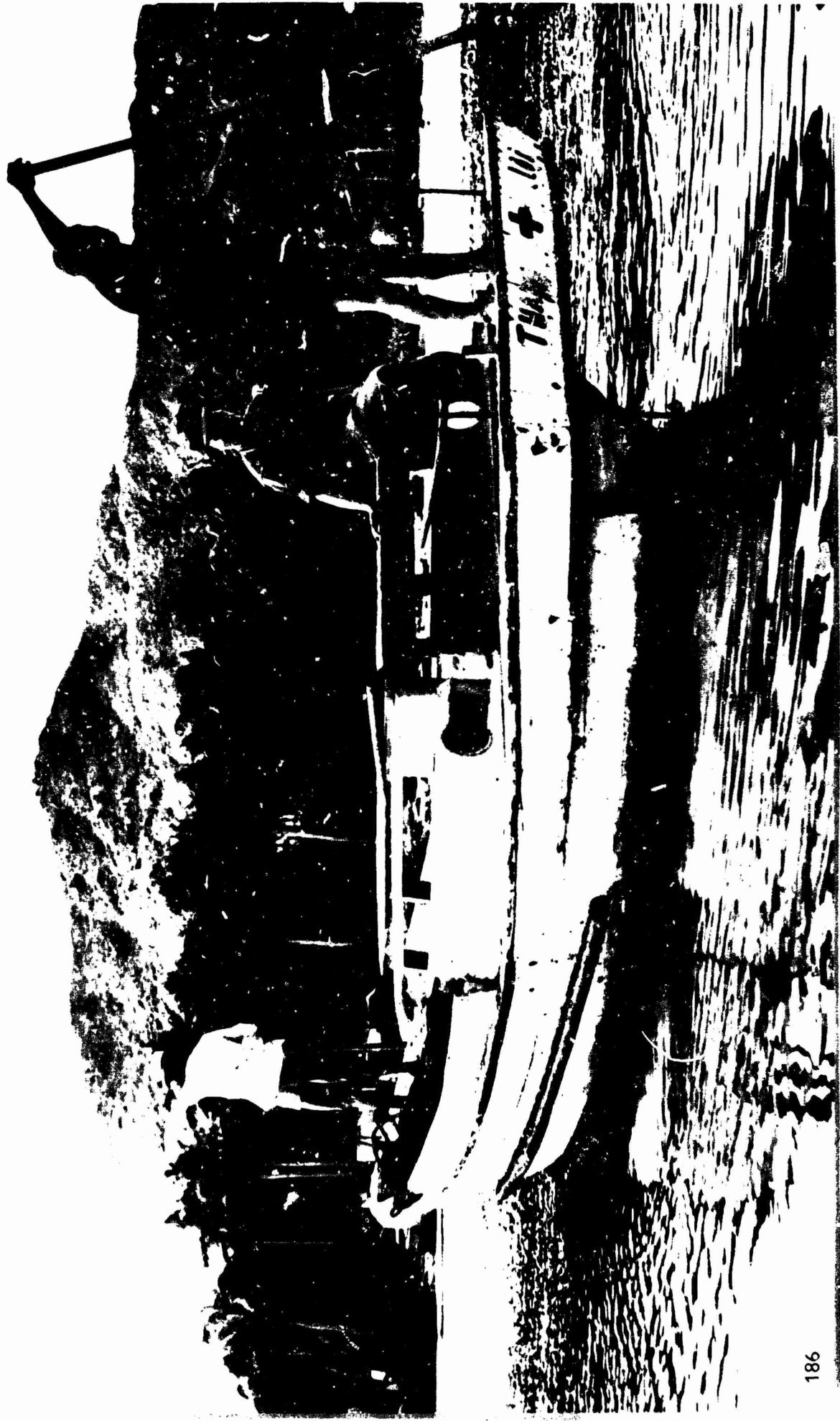
Đặc điểm hình dáng dễ nhận của loại thuyền này là boong lái thấp, thuyền nổi thấp trên mặt nước, thân thuyền cong vênh lên về phía mũi thuyền nhọn và lõm. Phía trước boong lái là mũi sau thuyền. Mũi này thẳm, dùng làm chỗ trú cho người lái thuyền và che máy. Một con lương lớn chạy dọc theo khoảng giữa vỏ thuyền. Khoảng giữa boong lái và mũi là hầm chứa hàng có vách ngăn.

Thuyền C2-T2-A thuộc loại kiến-trúc có lườn tròn, không la-ký, thường có đáy bằng nan đóng dính vào ván be mạn thuyền. Bả h lái, trục bánh lái và cần tay lái thường bằng kim-khí. Thuyền C2-T2-A ít khi có vẽ hình mắt.

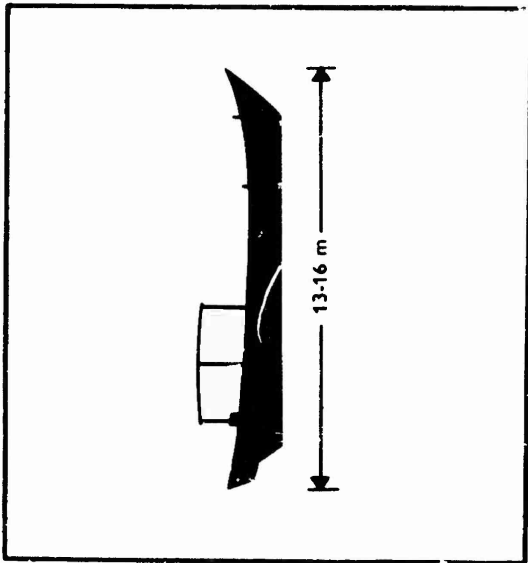
C2-T2-A

High Bulwarks Amidships Increase Capacity of C2-T2-A

Thành Cao Ở Giữa Tăng Dung-Lượng Cho Thuyền C2-T2-A



C2-T2-B



C2-T2-B			TYPE:		Motor Cargo Boat
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:	Motor
13-16 m					
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:		
OPERATING AREA:					
East Coast Based At Phan Thiet/Phan Ri			Overhanging 1'-up Convex Stern Low Cabin Aft		

General Information

These large motorized cargo boats are based in the Phan Thiet-Phan Ri region.

C2-T2-B have a moderate crescent sheer sweeping from the overhanging poop to the convex pointed bow. The low cabin is forward of the poop deck and covers the engine. A crew shelter abaft and sometimes above the cabin is supported by four or more wooden posts. A long section of the bulwarks amidships can be removed to facilitate cargo handling in port.

C2-T2-B are of keelless round-bilge construction with either a metal or wooden rudder. Usually, they have no eyes painted on them.

C2-T2-B			LOẠI THUYỀN:		Thuyền Máy Chở Hàng Hóa
DÀI:	RỘNG:	TRỌNG TẤN.	TẮM NƯỚC CÓ CHỖ:	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:	Động Cơ
13-16 m					
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:		
VÙNG HOẠT ĐỘNG:					
Miền Duyên Hải Phía Đông Có Cứ Cảng Ở Phan-Thiết/Phan-Rí			Boong Sau Nhỏ Lớn Lái Thuyền Lồi Ra Mũi Phía Sau Thấp		

Khái-Niệm Đại-Cương

Loại thường-thuyền lớn có động-cơ này đặt căn-cứ hoạt động trong vùng Phan-Thiết, Phan-Rí.

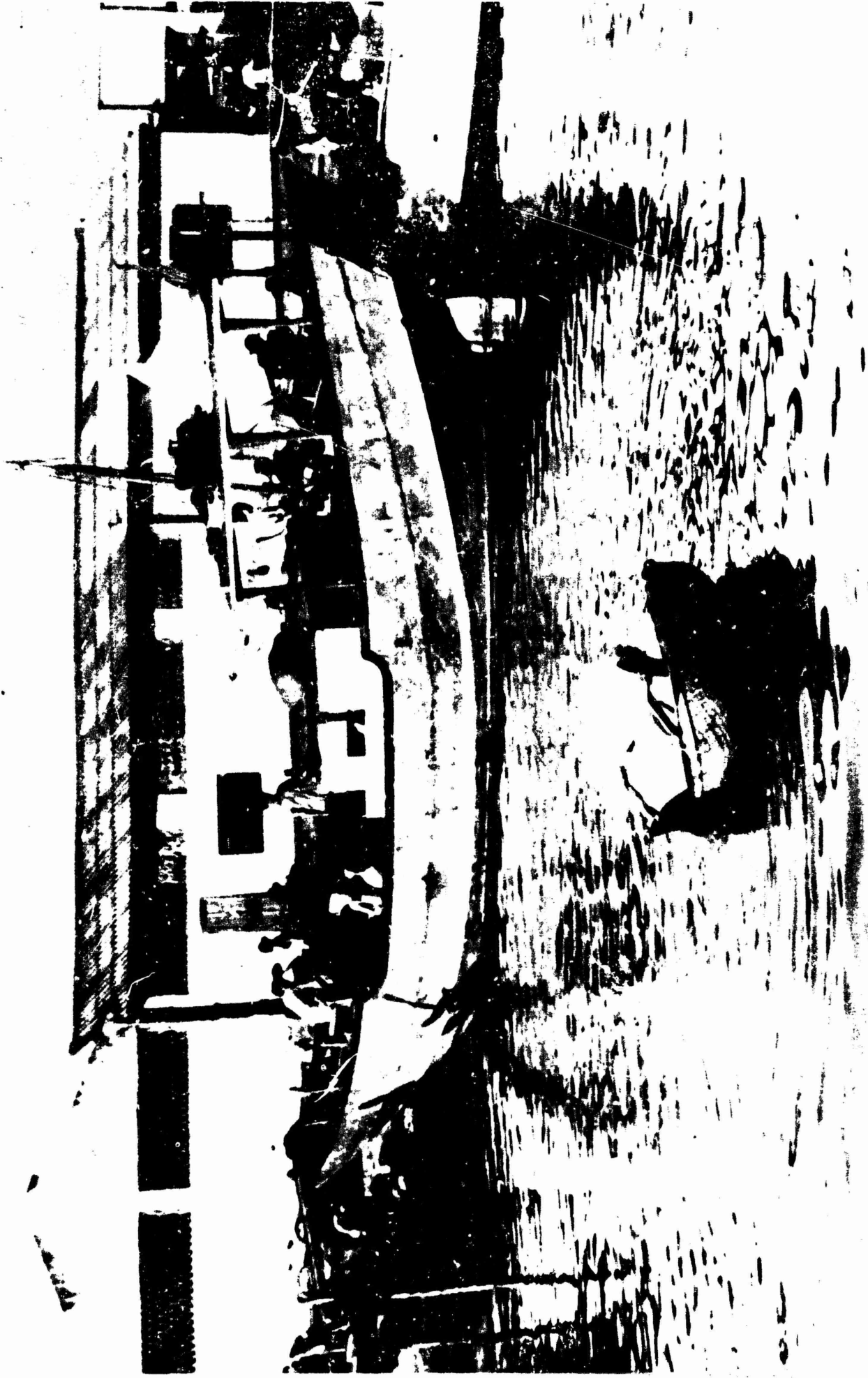
Thuyền C2-T2-B có dáng vênh cong vừa phải từ boong lái cao đến mũi nhọn và lồi. Phía trước boong lái là chiếc mũi thấp. Gần sau lái, và đôi khi ở bên trên mũi, có một lầu dựng gỗ dùng làm chỗ trú cho thủy thủ đoàn. Một đoạn vách ván dài ở khoảng giữa thuyền có thể được gỡ đi để vận chuyển hàng hóa được dễ dàng khi thuyền cập bến.

Thuyền C2-T2-B thuộc loại kiến trúc có lườn tròn, không có ký, bánh lái bằng kim-khí hoặc bằng gỗ. Thường thuyền C2-T2-B ít khi có vẽ hình mặt.

C2-T2-B

C2-T2-B Usually Have a Crew Shelter Aft the Low Engine Cabin

Thuyền C2-T2-B Thường Có Chỗ Trú Cho Thủy Thủ Đoàn Ở Phía Sau Lái Mũi
Che Máy



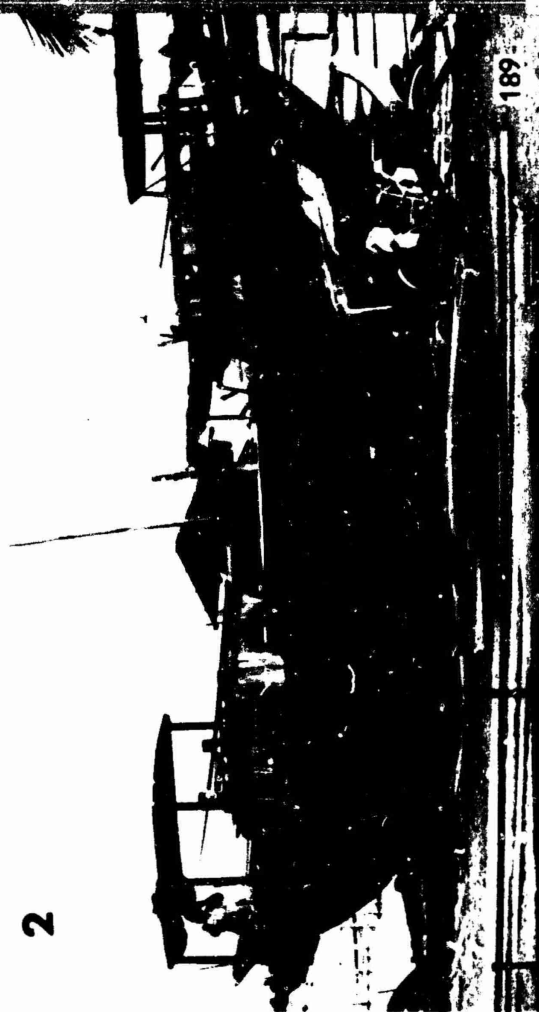
C2-T2

(1) Sweeps, Used Both as Poles and Paddles, Are Necessary Equipment for C2-T2-A When Operating in Shallow Waters (2) C2-T2-B Under Construction at Phan Thiet

(1) Dầm dùng làm sào và chèo là những trang-bị cần-thiết cho thuyền C2-T2-A khi đi trong vùng nước cạn (2) Thuyền C2-T2-B Đang Xây Tại Phan-Thiết



2



Propulsion System

The small C2-T2 fishing craft carry 1- or 2-cylinder, 5- to 10-hp engines; the larger boats are powered by 4- to 6-cylinder engines of up to 80 hp.

Operational Information

Although small and not especially rugged, the C2-T2-A pictured in "A Handbook of Junks of South Vietnam" (QUMC-2) is said to have migrated from Kien Giang Province to Qui Nhon in 1954, thus demonstrating its capability of making long coastal voyages. Until captured by Junk Division 23 of the Vietnamese Navy, the Thanh Loi (pictured here) operated as a cargo boat for the Viet Cong in Phu Yen Province. The registration number of this boat - SC811TDC - suggests that it was intended for fishing.

The large C2-T2-B operate out of Phan Thiet and Phan Ri, stopping at Saigon, Vung Tau, and other ports along the coast. Their cargo often includes nuoc mam and beer transported in barrels and 20-liter metal cans.

Hệ-Thống Đẩy Thuyền

Các thuyền đánh cá C2-T2 loại nhỏ được trang-bị động-cơ một hay hai xy-lanh, mạnh từ 5 đến 10 mã lực; các thuyền loại lớn dùng động cơ bốn hay sáu xy-lanh, mạnh đến 80 mã lực.

Cách Thức Hoạt-Động

Người ta đã ghi nhận rằng loại thuyền C2-T2-A trình bày trong "Quyển Sách Về Hải Thuyền Xử-Dụng Trong Miền Nam Việt-Nam" (AUMC-2), mặc dù nhỏ và không được vững chắc cho lắm, đã từ tỉnh Kiên-Gi-á di-trú ra Qui-Nhon vào năm 1954, như thế cũng chứng tỏ được khả năng của thuyền có thể hải-hành xa dọc bờ biển. Thuyền Thanh-Loi (có hình dưới đây) đã hoạt-dong như là một thuyền chở hàng cho Việt-cộng trong tỉnh Phú Yên cho tới khi bị Duyệt đoàn 23 Hải-thuyền của Hải-quân Việt-Nam bắt giữ. Số đăng bộ của thuyền này - SC 81 NTDC - cho biết là thuyền được sử dụng vào việc đánh cá.

Thuyền C2-T2-B lớn đặt căn-cứ hoạt-dong tại Phan-Thiết, Phan-Rí, ghé bến tại Sài-gòn, Vũng-Tau và tại các hải cảng khác dọc bờ biển. Hàng-hóa thuyền này chuyên chở thường gồm có nước mắm, la-ve chứa trong những thùng tròn và thùng kim-khí loại 20 lít.

C2-T2

Equipment

The equipment found on board the C2-T2 is minimal — providing only for the essentials. They carry no communications or navigation gear.

C2-T2-A usually carry one anchor with manila line at the bow. One or two poles are provided for maneuvering in shallow water. They have no running lights.

Two wooden anchors are usually found on the C2-T2-B; one is stowed at the bow and one at the stern. These boats have running lights. Oil drums on deck hold extra fuel and water. Bamboo dinghies can be used as lifeboats.

Crew

A crew of 2 or 3 persons mans the small C2-T2 craft; the larger boats carry 6 to 8 crew members.

Dụng-Cụ Trang-Bị

Thuyền C2-T2 mang theo rất ít dụng-cụ và người ta chỉ đem theo những món thật cần-thiết mà thôi. Thuyền không có dụng cụ liên lạc và hải hành nào.

Thuyền C2-T2-A thường mang ở phía mũi một chiếc neo có dây bằng gai. Một hay hai sào dài được dùng để vận-chuyển thuyền khi đi trong vùng nước nông. Thuyền không có đèn hải-hành.

Thuyền C2-T2-B thường có hai neo bằng gỗ, một neo đặt đằng mũi và một đặt đằng lái. Thuyền C2-T2-B này có đèn hải hành. Nước và nhiên-liệu phụ-trội được chứa trong những thùng dầu cũ đặt trên boong. Những xuồng bằng nan có thể được dùng làm xuồng cấp cứu.

Thuyền-Đoàn

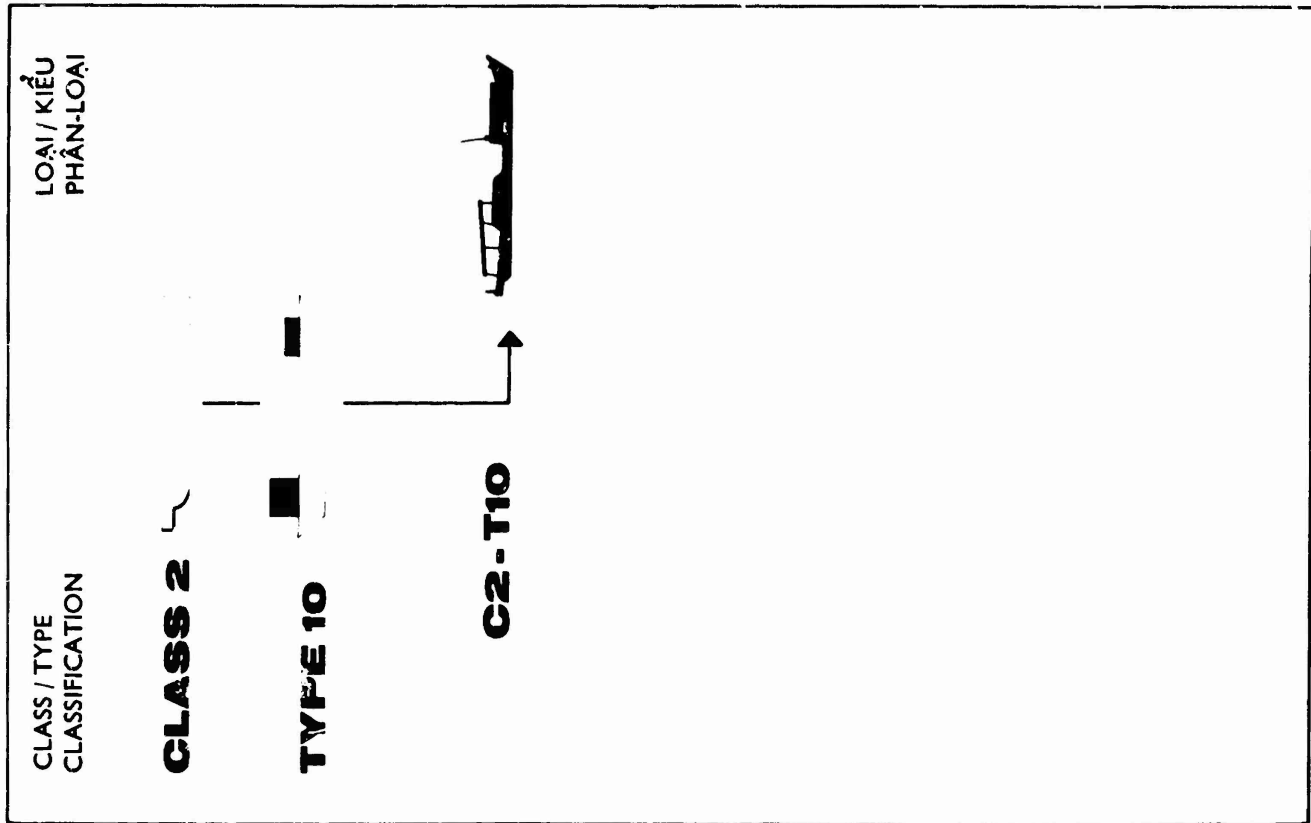
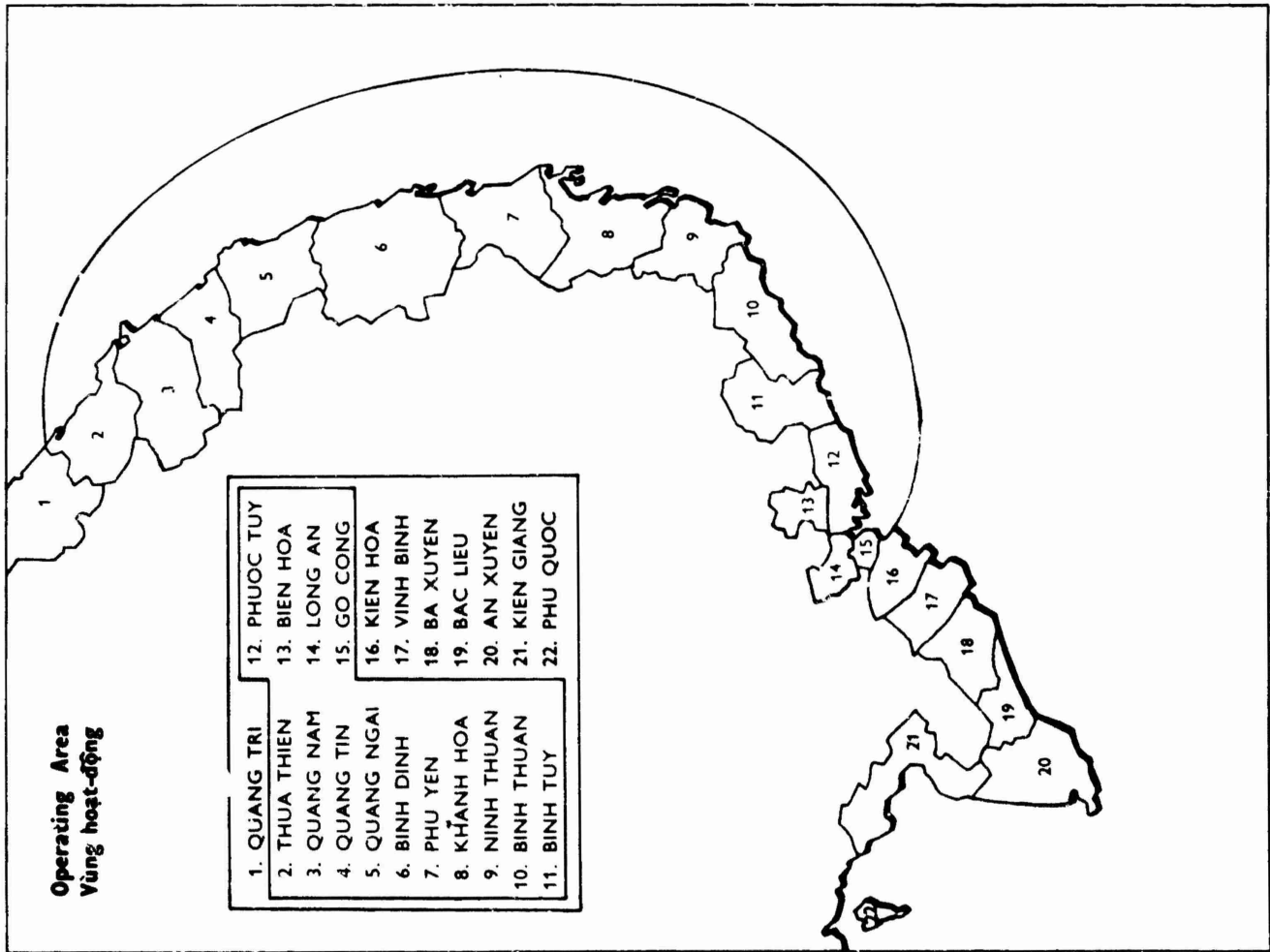
Thuyền thủ đoàn của thuyền C2-T2 loại nhỏ gồm 2 hay 3 người. Các thuyền lớn hơn có từ 6 đến 8 người.

Người ta không rõ ý-nghĩa của dấu “+” này trên chiếc Thanh-Lôi

Meaning of “+” Symbol on Stern of Thanh Loi Is Unknown



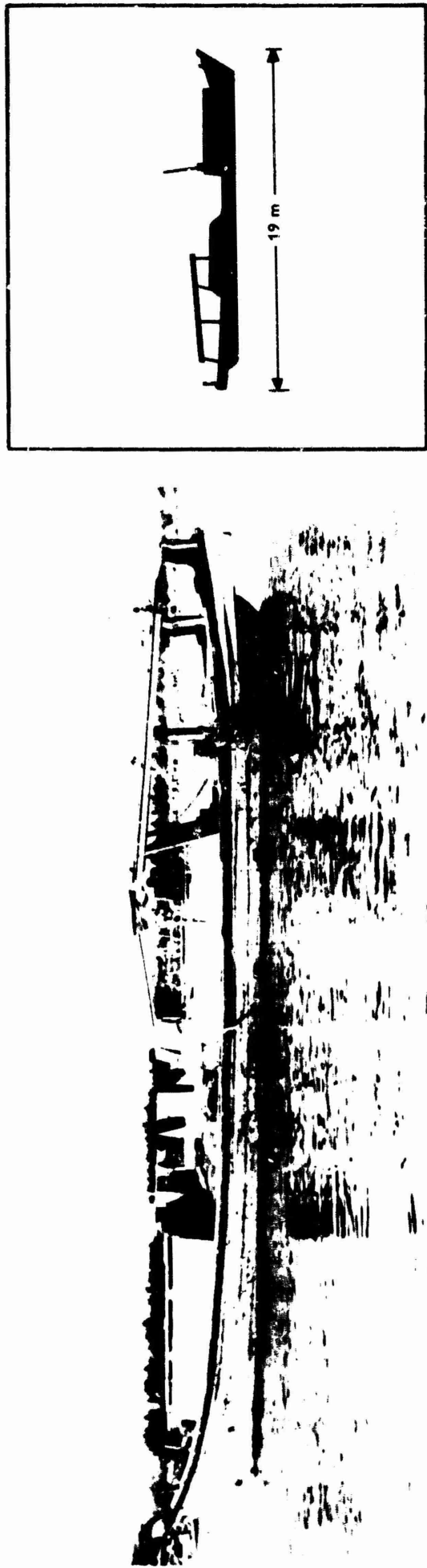
CLASS 2 - TYPE 10



C2 - T10



C2 - T10



C2 - T10				TYPE:	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	Motor Cargo Boat	
19 m	5 m		2-3 m	PROPULSION:	
TYPE OF CATCH/CARGO:				RECOGNITION FEATURES:	
Varied				Overhanging Poop Convex Stern Two Cabins	
OPERATING AREA:					
East Coast Home Base — Nha Trang					

General Information

C2-T10 are large motorized cargo boats based in the Nha Trang-Cam Ranh Bay region of Khanh Hoa Province.

These boats are recognized by their two cabins and the long sweeping sheer rising from an overhanging transom poop to the heavy straight stem of the pointed bow. The two cabins are typical of Nha Trang-based cargo boats. A crew shelter, consisting of a wooden roof supported by posts, slopes from the after cabin to the end of the poop deck.

The forward cabin partially covers the cargo hold while the after cabin houses the engine. Additional cargo is stowed in the open hold between cabins.

C2-T10				LOẠI THUYỀN:	
DÀI:	RỘNG:	TRỌNG TẤN:	TÀM NƯỚC CÓ CHƠ:	Thuyền Máy Chở Hàng Hoá	
19 m	5 m		2-3 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:	
LOẠI CÁ ĐÁNH DUỘC/HÀNG HÓA:				ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
Không Nhất Định				Boong Lái Nhỏ Ra Lái Lái Ra Hai Mũi	
VÙNG HOẠT ĐỘNG:					
Bờ Biển Phía Đông Cư Cảng Tại Nha Trang					

Khái-Niệm Đại-Cường

C2-T10 là thuyền chở hàng lớn có động-cơ đặt căn cứ tại Nha-trang, Vịnh Cam-Ranh trong tỉnh Khánh Hòa.

Đặc điểm hình dáng dễ nhận của loại thuyền này là hai mũi thuyền và thân thuyền dài cộng vênh từ bửng lái cao đến lô mũi nặng và nhọn. Hai mũi trên thuyền này là kiểu mũi điển-hình của loại thuyền chở hàng đặt căn cứ tại Nha Trang. Thuyền có một mái che bằng gỗ có bốn cọc chống nằm nghiêng từ mũi lái đến cuối boong lái dùng làm nơi trú-ẩn cho thủy thủ đoàn.

Mũi trước của thuyền che phủ một phần hầm chứa hàng. Mũi lái dùng chứa máy. Hàng-nó-a phụ-trôi được chất vào ngăn lộ thiên giữa hai mũi.

C2 - T10

Propulsion System

The C2-T10's 4- or 6-cylinder, 60- to 120-hp diesel engine is often supplemented by one or two small diesels.

The fuel tanks are made from 55-gallon drums. Hand tools and a few spare parts are carried.

Operational Information

C2-T10 carry cargo, and occasionally passengers, between such ports as Hue, Da Nang, Qui Nhon, Phan Thiet, and Saigon.

They are large, sturdy, and seaworthy. The operation of these boats is not affected by the seasons or any weather less than a storm. When loaded, the C2-T10 has a draft of approximately 3 m and must wait for high water before attempting to dock or depart.

Hệ-Thống Đẩy Thuyền

Thuyền C2-T10 dùng một động cơ diesel có 4 hoặc 8 xy lanh, mạnh từ 60 đến 120 mã-lực và thường có thêm một hay hai động cơ diesel nhỏ phụ.

Bình nhiên-liệu làm bằng loại thùng dầu tròn 44 ga-lông. Thuyền có mang theo dụng cụ sửa chữa bằng tay và vài bộ phận thay thế.

Cách-Thức Hoạt-Động

Thuyền C2-T10 chở hàng, đôi khi cũng chở hành khách đi lại giữa Huế, Đà-Nẵng, Qui-Nhơn, Phan-Thiết và Saigon.

Thuyền C2-T10 là loại thuyền lớn, vững chắc và có sức chịu đựng sóng gió. Hoạt động của thuyền không bị thời tiết các mùa ảnh-hưởng và chỉ ngại bão mà thôi. Khi chở đầy, mức chìm của thuyền vào khoảng 3m và thuyền phải chờ thủy triều lên mới cập bến hoặc khởi hành.

Lines of Sturdy, Heavily Built C2-T10 Have Sweeping Sheer to Straight Stem

Thân thuyền C2-T10 nặng và chắc uốn cong về lõ mũi thẳng



Equipment

C2-T10 are equipped for relatively safe operation and several days at sea. Running lights are standard. An occasional portable radio receiver or a handheld magnetic compass are the only navigation and communications gear.

C2-T10 have at least one heavy anchor, usually of metal, at the bow. There is no mechanical equipment for loading and unloading; the hand-operated winch is used for handling the anchor. A second anchor is often carried aft. Several metal drums on deck hold water and fuel. A bamboo dinghy can serve as a lifeboat.

Crew

About 7 or 8 persons are needed to operate the C2-T10.

Dụng-Cụ Trang-Bị

Thuyền C2-T10 được trang bị đủ để hoạt động tương đối an-toàn và có thể ở lại ngoài biển nhiều ngày. Đèn hải hành thuộc phần trang-bị tiêu chuẩn thường xuyên của thuyền. Thỉnh thoảng thuyền cũng có mang theo một máy thấu-thanh loại xách tay hoặc một la-bàn-từ loại cầm tay. Đó là những dụng cụ hải hành và liên lạc duy-nhất của thuyền.

Thuyền C2-T10 có ít nhất là một chiếc neo nặng, thường là bằng kim-khí, được đặt ở phía mũi. Một t.ụ.c kéo được dùng để vận-chuyển neo, ngoài ra không có phương-tiên máy-móc nào khác để gỡ rở hấy chất hăng. Thường thuyền còn có một chiếc neo thứ nhì đặt đằng lái. Nhiều thùng dầu cũ bằng kim-khí được đặt trên boong để chứa nước và nhiên liệu. Thuyền có một xuồng nan làm thuyền cấp cứu.

Thủy Thủ Đoàn

Việc xử-dụng thuyền loại C2-T10 cần một thủy-thủ đoàn từ 7 đến 8 người.

Forward Cabin on C2-T10 Is Protective Cover for Cargo ; Amidships Cabin Houses Engine

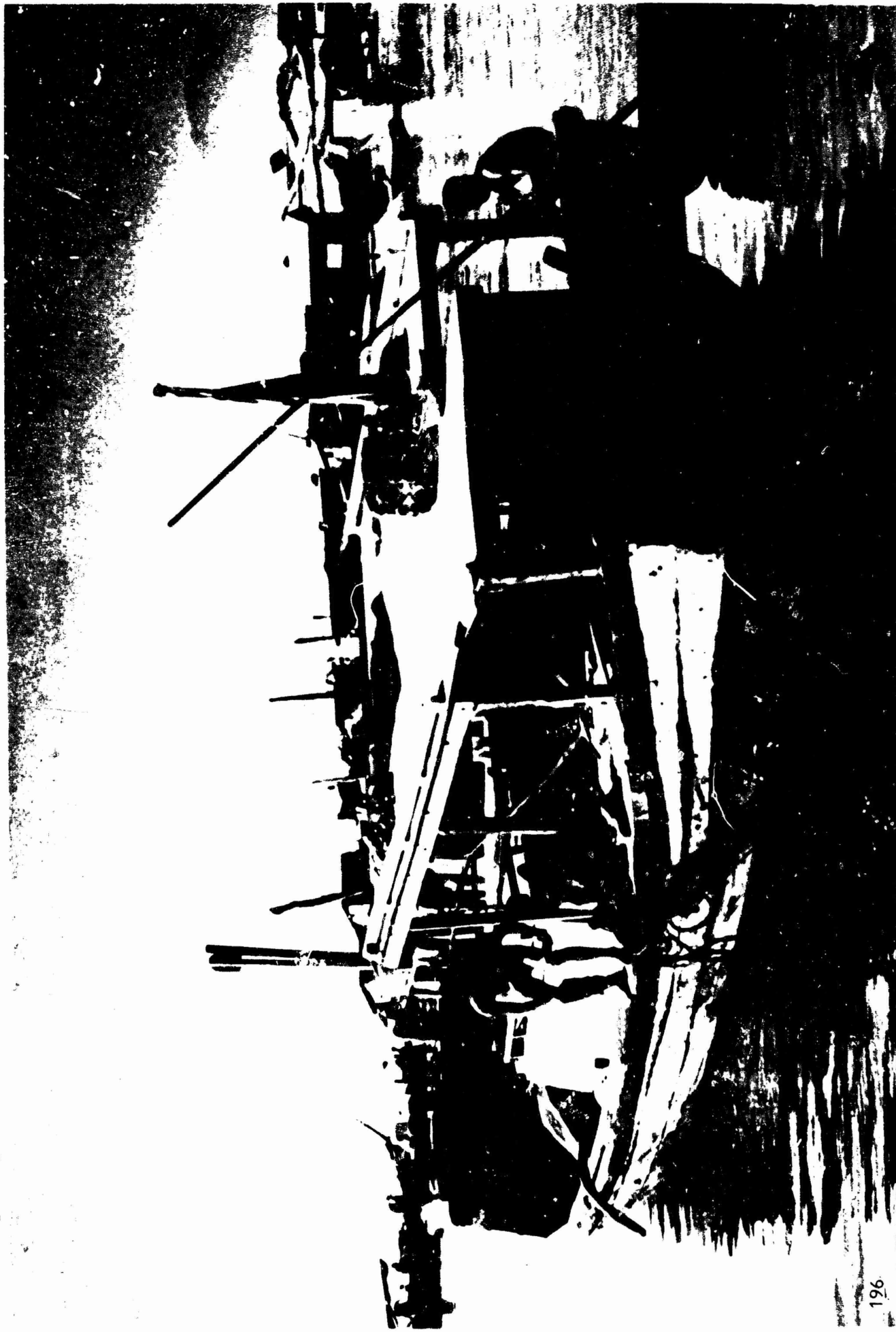
Mũi trượt thuyền C2-T10 dùng che hàng ; mũi giữa che máy



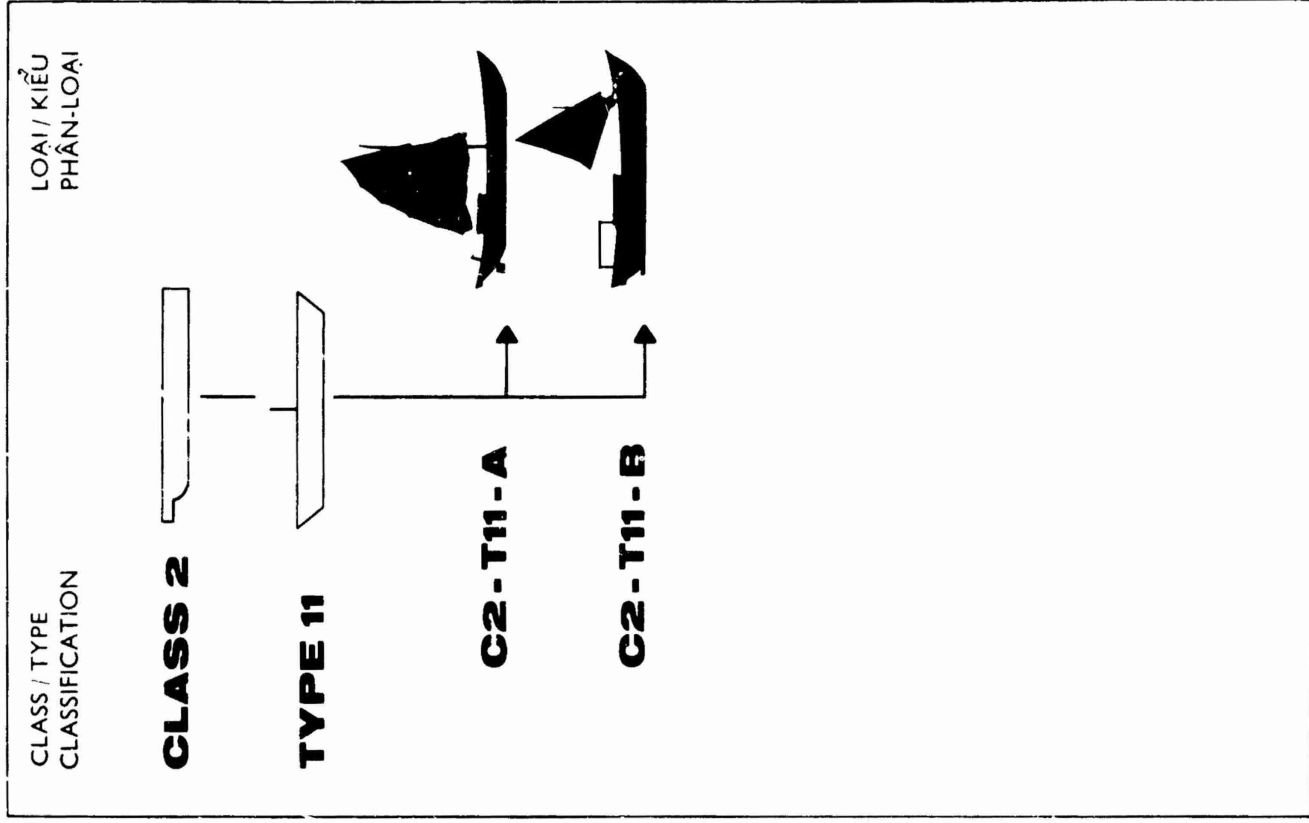
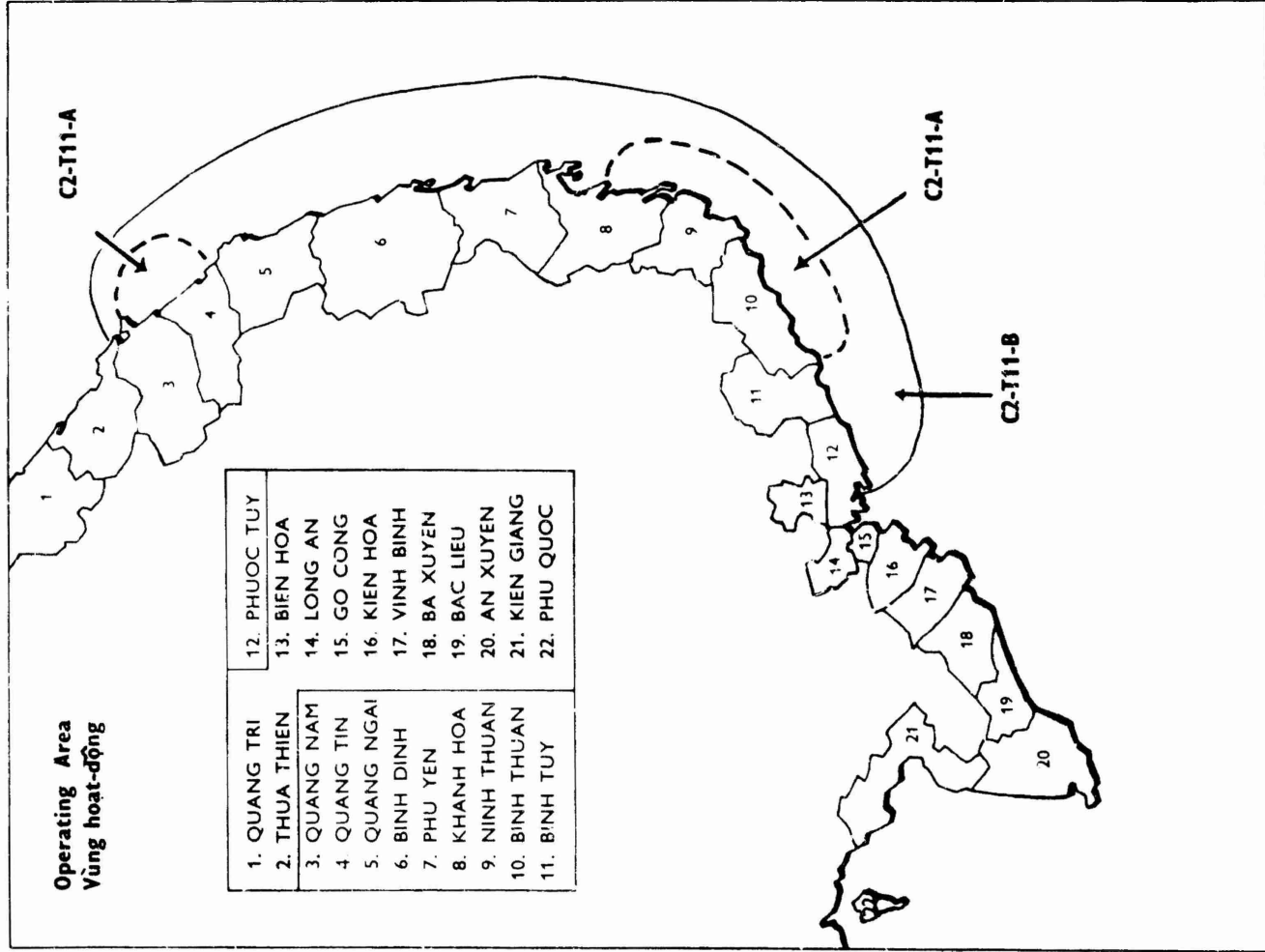
C2 - T10

Heavily Planked Canopy of C2-T10 Is Used as Upper Deck for Working and Stowing Fishir's Gear

Nóc thuyền C2-T10 đóng bằng ván một cách chắc-chắn dùng làm boong thường để làm việc và chứa dụng-cụ đánh cá

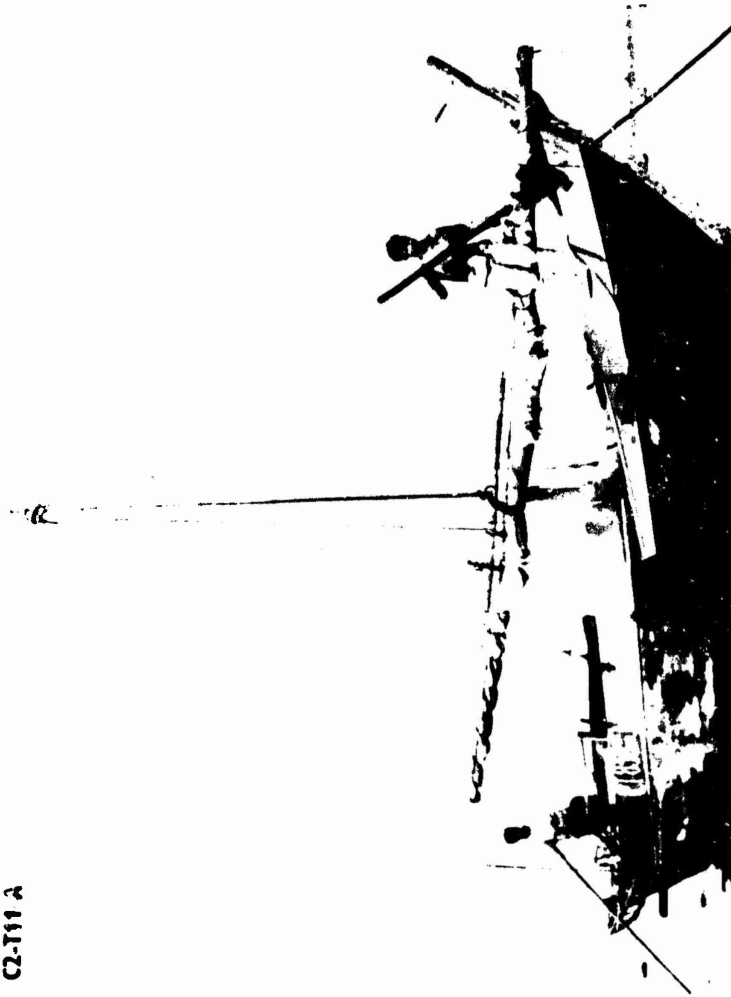


CLASS 2 - TYPE 11



C2-TM

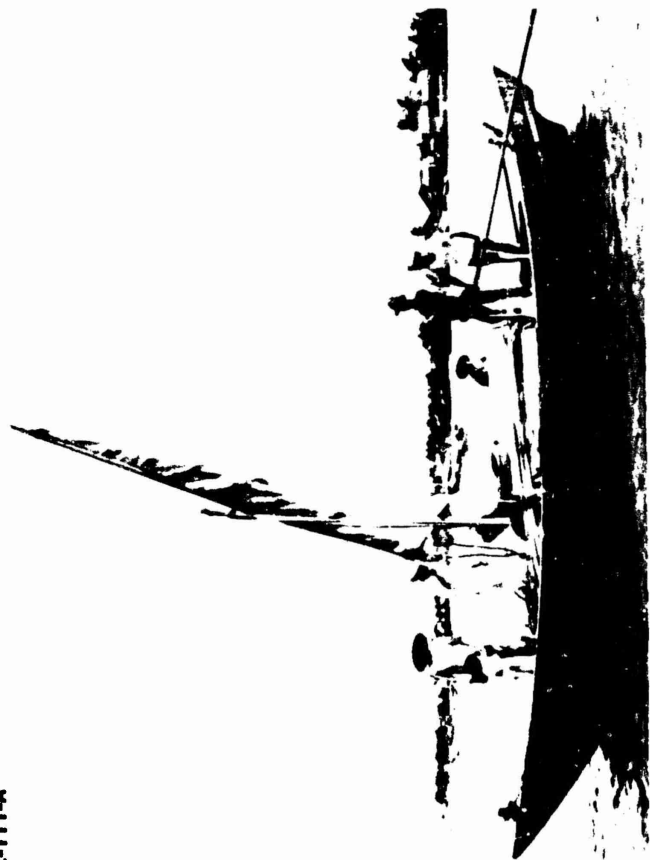
C2-T11-A



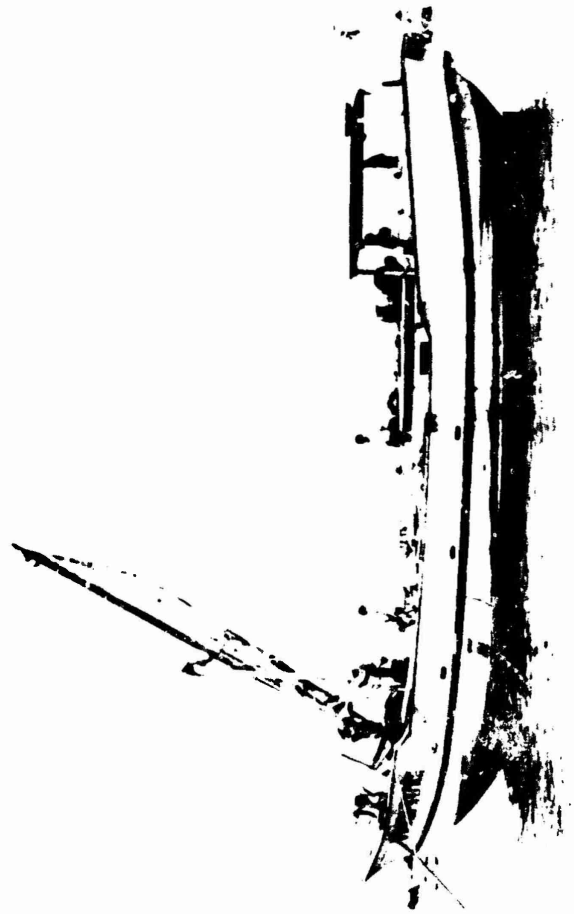
C2-T11-B



C2-T11-A

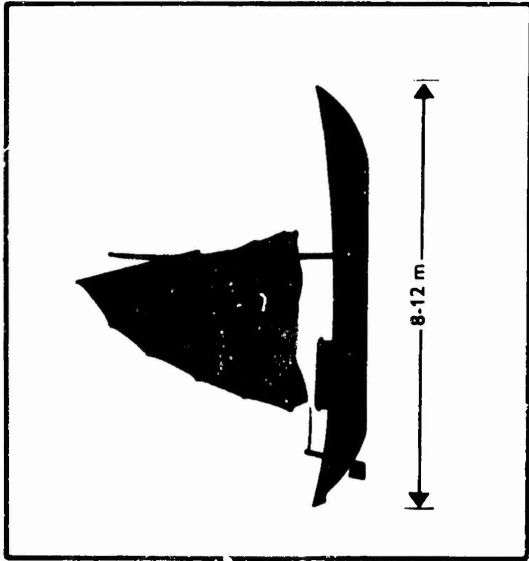


C2-T11-B





C2-T11-A



C2 - T11 - A			TYPE:	Motor-Sailing Fishing Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:	
8-12 m	2.5-3.5 m	15: (est)	0.7 m (est)	1 or 2 Diesels, 1 Sail	
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:		
Varied			Overhanging Poop Convex Stern One Sail		
OPERATING AREA:					
Phan Thiet To Phan Rang Da Nang					

General Information

C2-T11-A are small-to-medium-sized, motorized, single-masted sailing boats which fish from Phan Thiet to Phan Rang and around Da Nang. They have a wide transom and a poop deck overhanging the hull sides or stern. Most of these boats have a crescent sheer with lower freeboard amidships rising to a raked pointed bow.

There are many variations within individual C2-T11-A boats. The Da Nang-based boats have a long, curved, extended, retractable stem-board which, when lowered, acts as a dagger-board to give lateral stability to the keelless hull. Their retractable wooden rudder also has a highly extended post.

The larger C2-T11-A have fish holds and covered hatches. The engine is mounted in an after section of the hold.

C2-T11-A			LOẠI THUYỀN: Thuyền Đánh Cá Trang-Bi Đông-Co Vá Buồm	
DÀI: 8-12 m	RỘNG: 2.5-3.5m	TRỌNG TẤN: 15	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ: 0.7 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Hoặc 2 Máy Diesel; 1 Buồm
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Thay Đổi			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Tù Phan-Thiết Đến Phan-Rang Đà-Nẵng			Bững Lái Cao Đuôi Thuyền Lồi Một Buồm	

Khái Niệm Đại-Cường

C2-T11-A là loại thuyền đánh cá một buồm có gắn máy, kích thước từ nhỏ đến trung-bình, hoạt động từ Phan-Thiết đến Phan-Rang và chung quanh Đà-Nẵng.

Thuyền có một bững lái rộng và một boong lái nhỏ cao bên trên hai mạn thuyền hoặc lái thuyền. Hầu hết các loại thuyền này đều có thân thuyền cong vênh, khoảng giữa thuyền nổi thấp trên mặt nước và cao dần về phía mũi dốc nhọn.

Thuyền C2-T11-A có nhiều biến-đối khác nhau từng chiếc một. Những thuyền đặt căn-cứ ở Đà Nẵng có một cây xiêm cong, dài, có thể kéo lên được ở đằng mũi. Khi hạ thấp, cây xiêm giúp cho kiểu thuyền thuộc lối kiến trúc không có la-ký này đi được vững vàng. Bánh lái gỗ kéo lên được của thuyền cũng có một trục rất dài.

C2-T11-A

The smaller C2-T11-A boats may be built in a month at a cost of about U.S. \$200 plus \$300 to \$500 for the engine. Maintenance varies from once yearly to 3 days every 2 months. Sails last 3 to 6 months.

Những thuyền C2-T11-A lớn hơn có hầm chứa cá có nắp đậy. Động cơ được đặt kế sau hầm này.

Người ta có thể đóng xong một thuyền C2-T11-A loại nhỏ trong vòng một tháng với phí tổn chừng 500 mỹ-kim, cộng thêm tiền động cơ từ 300 đến 500 mỹ-kim. Việc bảo trì thuyền có thể thi hành mỗi năm một lần hoặc cứ 2 tháng phải tu bổ mất 3 ngày. Buồm của thuyền có thể dùng lâu từ 3 đến 6 tháng.

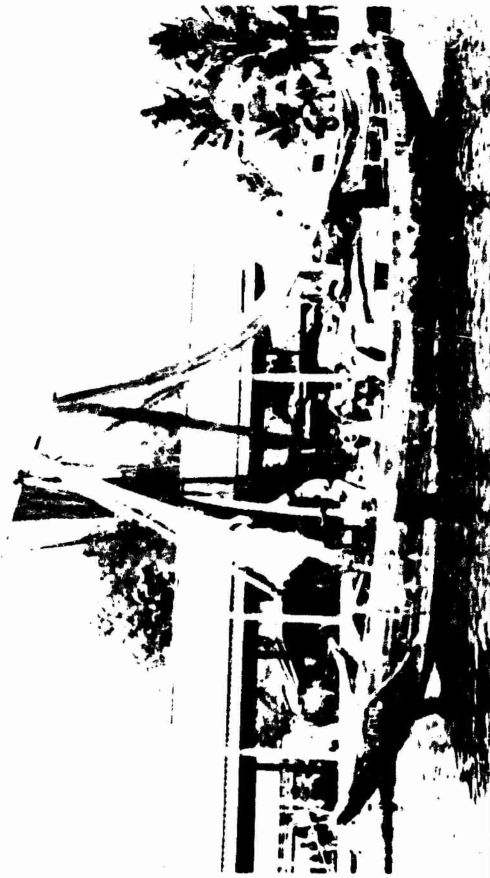
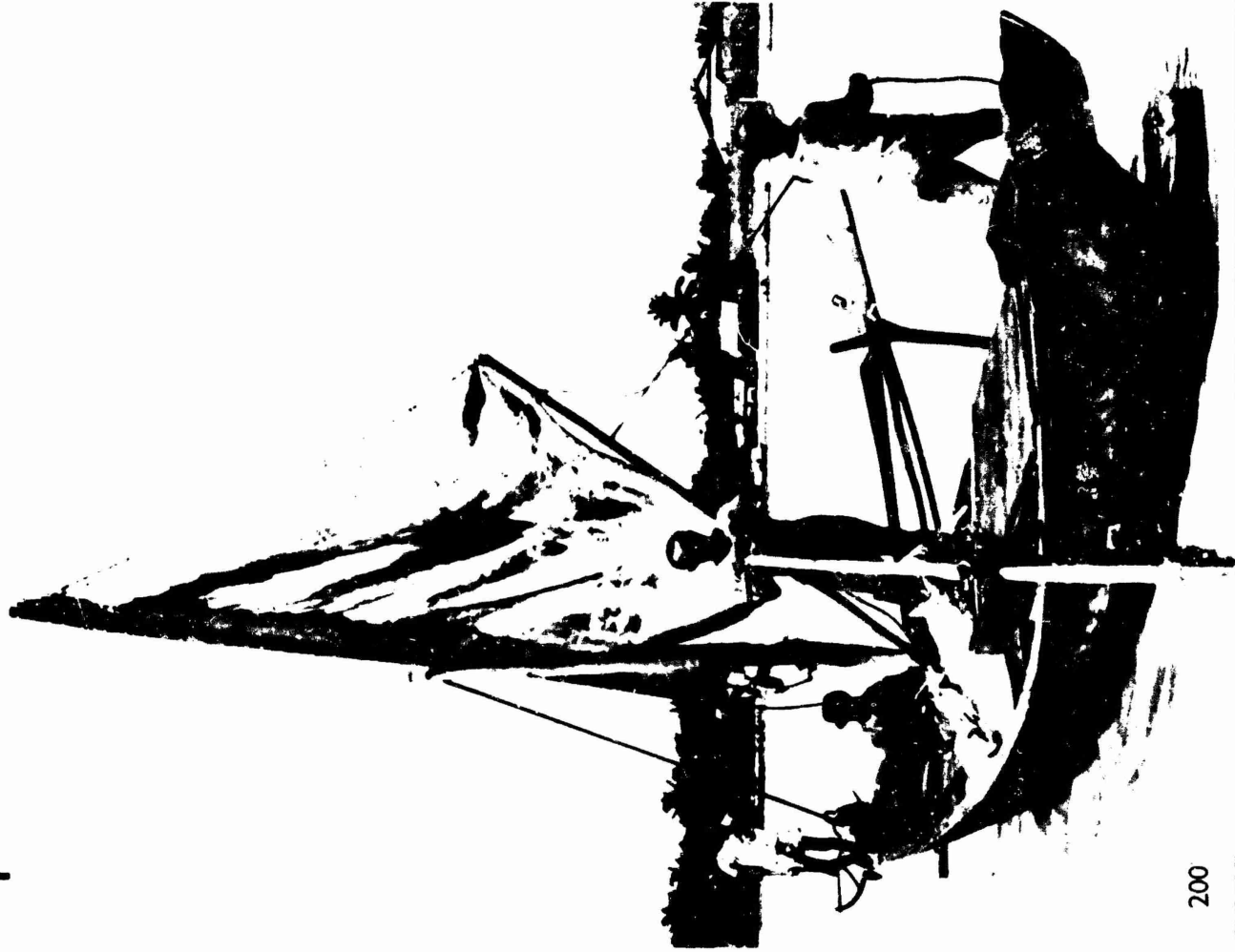
(1) Sweep at Port Quarter Is Used to Take Engine-Powered, Lug-Rigged C2-T11-A Into Port

(1) Mái Chèo Gắn Ở Mạn Trái Về Phía Cuối Thuyền Dùng Để Đưa Loại Thuyền C2-T11-A Có Gắn Máy Vào Cảng Buồm Tứ-Giác Vào Bến

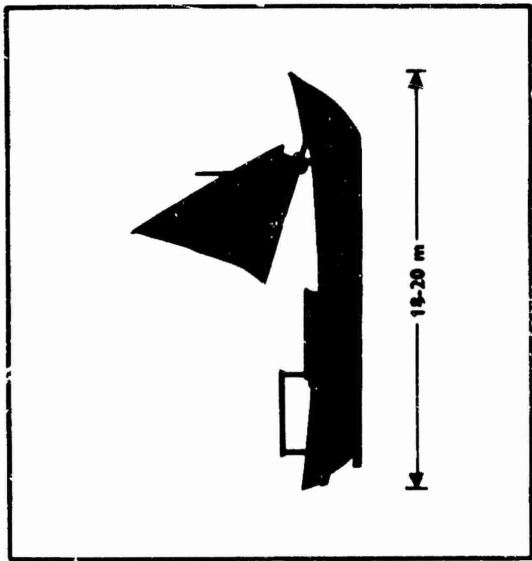
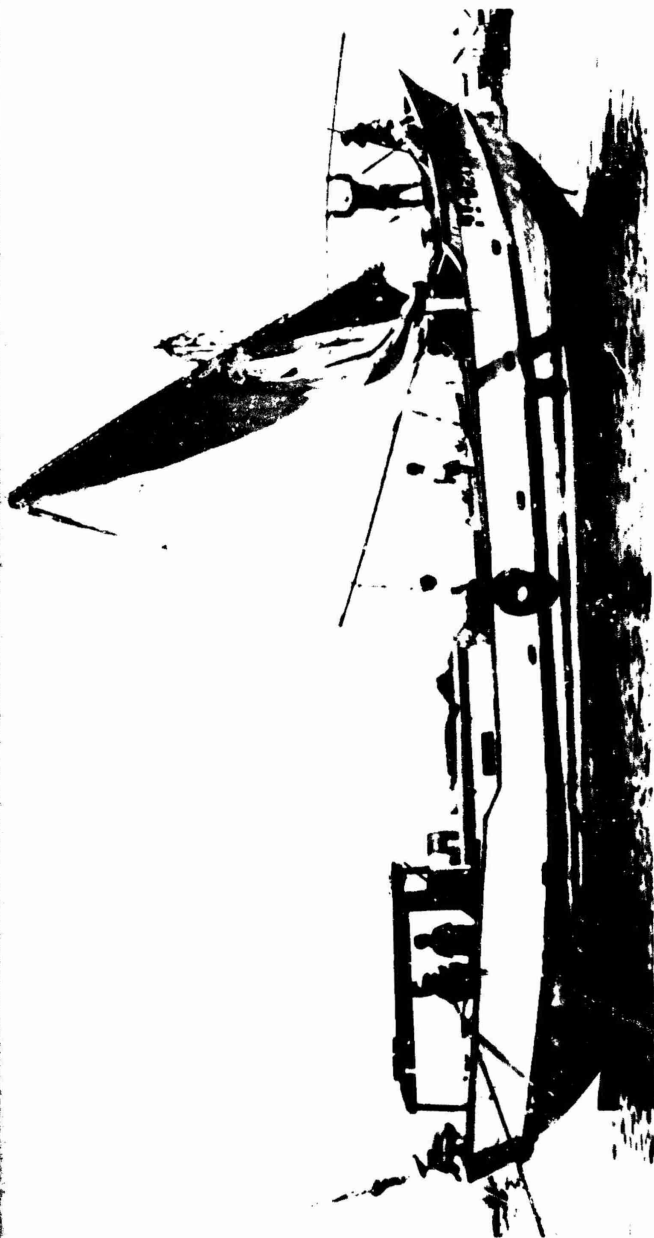
(2) Some Phan Thiet-Based C2-T11-A Migrate to Phu Quoc Island During Off Season

(2) Khi Mùa Đánh Cá Chấm Dứt Một Vài Thuyền C2-T11-A Có Cơ-Cảng Ở Phan-Thiết Di-Chuyển Đến Đảo Phú-Quốc

2



C2-T11-B



C2-T11-B			TYPE:	Motor-Sailer Cargo Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:	
18-20 m	3.5-5 m	70 (est)	1.5 m	1 or 2 Diesels: 1 Sail	
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:		
Varied					
OPERATING AREA:			Overhanging Poop Convex Stern One Sail		
East Coast Based in Phan Thiet/Phan Rang					

General Information

C2-T11-B are based in the Phan Thiet - Phan Rang area. These large motorized sailing boats carry cargo along the entire eastern coast of South Vietnam.

C2-T11-B have a sweeping sheer from overhanging poop deck to pointed bow and considerable freeboard even when loaded. The sheer line may be accented by the forecandle bulwark.

These boats often have a low cabin just abaft amidships, which houses the engine, and a high-roofed over shelter extending over part of the poop deck.

Cargo holds with covered hatches extend forward from the cabin. Old-style C2-T11-B can be built at Phan Thiet in about 2 months

C2-T11-B			LOẠI THUYỀN: Thuyền Chở Hàng Trang-Bị Động-Cơ Và Buồm	
DÀI:	RỘNG:	TRỌNG TẤN:	TÀM NƯỚC CÓ CHỖ:	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:
18-20 m	3.5-5 m	70	1.5 m	1 Hoặc 2 Máy Diesel, 1 Buồm
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
Không Nhất Định				
VÙNG HOẠT ĐỘNG:			Bững Lái Cao Boong Lái Lớn Một Buồm	
Vùng Duyên-Hải Phía Đông Miền Nam Việt-Nam Cư Cảng Tại Phan-Thiết/Phan-Rang				

Khái Niệm Đại-Cương

Thuyền C2-T11-B đặt căn cứ hoạt động trong vùng Phan-thiết Phan Rang. Những thuyền buồm lớn có động-cơ này chuyên chở hàng-hóa suốt dọc vùng duyên hải, phía đông miền Nam Việt-Nam.

Thuyền C2-T11-B có dáng cong vênh từ boong lái cao đến mũi thuyền nhọn. Thuyền nổi rất cao trên mặt nước ngay cả khi có chỗ hàng. Be thuyền ở phía boong mũi làm tăng thêm hình dáng cong vênh của thuyền.

Thuyền thường có một mũi tháp kế sau khoảng giữa thuyền để chứa động-cơ và một lầu trước của thủy thủ có che mái cao nhỏ dài quá bên trên một phần của boong lái.

Những hầm chứa hàng có nắp đậy nằm từ phía trước mũi trở đi.

C2-T11-B

for U.S. \$5,000 with engine. Newer models cost \$6,000 plus \$2,000 for the engine.

Hull maintenance may run \$400 a year, time between maintenance periods ranges from 1 to 6 months.

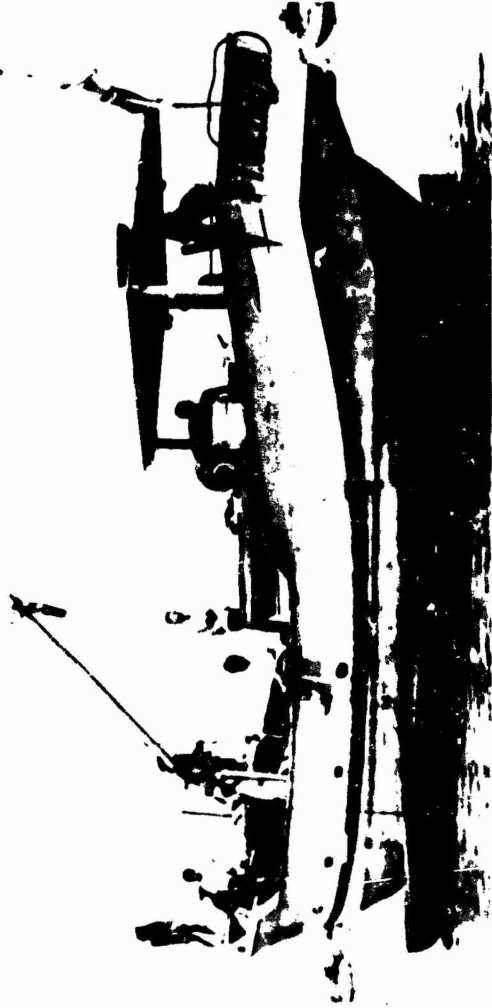
Tại Phan Thiết, người ta có thể đóng xong một thuyền C2-T11-B kiểu cũ trong vòng 2 tháng với phí tổn chừng 5000 mỹ-kim kể cả động cơ. Thuyền kiểu mới tốn chừng 6000 mỹ-kim, thêm 2000 mỹ-kim tiền động cơ.

Phí tổn bảo-trì vỏ thuyền hằng năm có thể lên tới 400 mỹ-kim. Việc bảo-trì có thể được thực-hiện mỗi tháng hoặc sáu tháng một lần.

(1) The Mast on Some C2-T11-B Can Be Rigged With a Cargo Boom
(1) Trên Một Vài Thuyền C2-T11-B Người Ta Có Thể Gắn Thêm Một Trục Chuyển Hàng Vào Cột Buồm

(2) The Hull of the C2-T11 Is Usually an Elongated Tub of Round-Bilge, Shell Construction

(2) Vỏ Thuyền C2-T11 Thường Là Một Thùng Ống Dài Có Lườn Tròn Giống Hình Vỏ Sò



2



Propulsion System

Almost all of the C2-T11 vessels are motorized, and they draw fuel from an 8- to 20-liter tank located aft. The notable exception is the Da Nang-based boats which are not motorized but are rigged with standing or Chinese lugsails. However, the sail is quite important in the operation of all the fishing boats. The engine - even for the large fishing craft - provides only about 2 to 10 hp.

Some cargo vessels have 4- or 6-cylinder diesels of 30 to 80 hp; others have twin diesels of 15 hp each. Common makes are Penta and Yanmar. Electrical and compressed-air starting systems are common.

The sail for the cargo vessels is much smaller, in relation to the hull, than the sail of the fishing craft. The fuel tanks usually hold 100 to 200 liters, and supplementary fuel is carried in cans or drums on deck.

The cargo vessels carry common hand tools and some small replacement parts.

Hệ Thống Đẩy Thuyền

Hầu hết những thuyền loại C2-T11 đều có gắn động cơ. Bình nhiên liệu có thể chứa từ 8 đến 20 lít đặt đằng phía lái. Một trường hợp ngoại lệ đáng chú ý là những thuyền C2-T11 đặt căn cứ tại Đà Nẵng. Những thuyền này không có động cơ mà chỉ được trang bị loại buồm đứng thông thường hoặc loại buồm tứ giác Trung-Hoa. Tuy nhiên buồm vẫn giữ một vai trò rất quan trọng trên tất cả các thuyền đánh cá bởi vì động cơ - ngay cả trên loại thuyền đánh cá lớn - cũng chỉ thuộc cỡ mạnh từ 2 đến 10 mã lực mà thôi.

Một số thuyền chở hàng dùng động cơ diesel có 4 hay 6 xy lanh, mạnh từ 30 đến 80 mã lực; một số khác được trang bị hai máy diesel, mỗi máy 15 mã lực. Các hiệu máy thường dùng là Penta và Yanmar. Lối khởi động thông thường là lối dùng điện hoặc dùng khí ép.

Số với kích-thuộc thuyền thì buồm dùng trên thuyền chở hàng nhỏ hơn buồm dùng trên loại thuyền đánh cá rất nhiều. Bình nhiên liệu thường có sức chứa từ 100 đến 200 lít. Nhiên-liệu phụ-trợ được chứa trong những thùng-kim-khí vuông hoặc tròn đặt trên boong.

Các thuyền chở hàng có mang theo những dụng cụ sửa chữa bằng tay thông thường và một vài bộ phận thay thế.

(1) Many C2-T11-A Have a Retractable Stemboard (2) Da Nang-Based C2-T11-A Have a Highly Extended Rudderpost as Well

(1) Nhiều Thuyền C2-T11-A Có Cây Xiêm Có Thể Kéo Lên Được (2) Những Thuyền C2-T11-A Có Cự-Căng Ở Đàng-Nặng Còn Có Một Trục Bánh Lái Rất Dài



2



C2-T11

Operational Information

The C2-T11 craft are slow — cruising at 4 to 6 kt. Skippers of the fishing boats prefer to depart and return to port during high tide. They usually try to get under way before daylight. They fish in the Phan Thiet-to-Phan Rang area within one-half mile of shore and return in early or midafternoon. Boats operated by Catholic crews do not fish on Sunday.

Throughout most of the year, a single-boat lift-net technique is commonly used. From December through March when fishing near the home ports is poor, the small craft usually change to hooks and line, and some larger boats migrate to the Gulf of Thailand around Phu Quoc Island for better fishing.

During the northeast monsoon which affects the Phan Thiet region in October, many boats suspend operation. C2-T11-A vessels usually do not operate in very strong winds or when the waves reach a height of 1 m. Normally, the engine is shut down when fishing.

The usual daily catch for these craft ranges from 40 to 100 kg. In Phan Thiet and vicinity, it includes chub mackerel, scad, Spanish mackerel, trevally, sardine, and cardinal fish.

C2-T11-B Have Considerable Freeboard Even When Heavily Loaded Thuyền C2-T11-B Nổi Rất Cao Trên Mặt Nước Ngay Cả Khi Chở Nặng



Cargo vessels depart and return to port during high tide. They travel regularly between the ports of Saigon, Phan Thiet, Phan Rang, Nha Trang, Qui Nhon, Da Nang, and Hue. A round trip between Phan Thiet and Nha Trang requires about 5 days.

Common cargoes are nuoc mam and rice.

For extended voyages, these craft carry provisions for about 15 days and enough water for 3 days; the water supply is replenished at each stop.

Cách Thức Hoạt-Động

Thuyền C2-T11 không đi được nhanh, tốc độ hải hành bình thường chỉ từ 4 đến 6 gút. Thuyền trưởng các thuyền đánh cá thích rời bến và cập bến vào lúc thủy-triều lên. Thuyền thường khởi hành trước lúc trời sáng. Thuyền đánh cá trong vùng từ Phan-thiết đến Phan Rang, cách bờ chừng nửa dặm và trở về vào lúc trưa hoặc chiều. Những thuyền nạo có thủy thủ đoàn theo Thiên-chúa giáo không đánh cá vào ngày Chủ-Nhật.

Hầu như quanh năm người ta chỉ dùng phương pháp đánh cá bằng lưới mảnh với một chiếc thuyền. Tuy nhiên, từ tháng 12 đến tháng 3, khi cá gần cạn có ít, các thuyền nhỏ thường đổi cách đánh cá sang lối câu cần trong khi một số thuyền lớn hơn di chuyển đến Vịnh Thái-Lan, chung quanh vùng Đảo Phú-Quốc để đánh được nhiều cá hơn.

Vào tháng 10 khi gió mùa đông bắc thổi đến vùng Phan thiết, nhiều thuyền phải ngưng hoạt động. Thuyền C2-T11-A thường không hoạt động khi gió thổi thật mạnh hoặc khi sóng cao đến 1 m. Lúc đánh cá, người ta thường tắt máy. Trong một ngày thuyền loại này thường đánh được từ 40 đến 100 ký cá. Tại Phan-Thiết và vùng lân cận, cá bắt được gồm có cá bạc má, cá nục, cá thu ông, cá sòng, cá trích và cá sòn.

Các thuyền chở hàng khởi hành và cập bến vào lúc thủy triều lên. Các thuyền này đi lại thường xuyên giữa Sài-gòn, Phan thiết, Phan Rang, Nha-Trang, Qui-Nhon, Đà-nẵng và Huế. Một chuyến khứ hồi từ Phan-thiết đến Nha-Trang mất độ 5 ngày.

Hàng hóa thông thường là nước mắm và gạo.

Trong những chuyến đi xa hơn, các thuyền trên mang theo lương thực đủ chừng 15 ngày và nước uống đủ trong 3 ngày. Mỗi khi ghé bến, người ta lấy thêm nước.

Equipment

Communications and navigation equipment are not common on any C2-T11 boats, but some carry a small magnetic compass.

Aside from their fishing gear, C2-T11-A boats are usually poorly equipped. Running lights are uncommon. Kerosene lanterns are the only light source. Although a few craft have powered pumps, bilge water is usually bailed with bamboo baskets. The fishing boats generally carry one or two wooden anchors.

Dụng-Cụ Trang-Bị

Không có thuyền C2-T11 nào có mang theo dụng cụ liên lạc hải hành, song một vài thuyền có một la-bàn từ nhỏ.

Ngoài các dụng-cụ đánh cá ra, thuyền C2-T11-A thường không được trang-bị đầy đủ. Đèn hải hành cũng ít khi có. Thuyền chỉ dùng độc một loại đèn dầu hơi. Mặc dầu một ít thuyền có máy bơm, thường người ta dùng gàu tre để tát nước. Những thuyền đánh cá thường mang theo một hay hai neo bằng gỗ.

The Small Cabin of the C2-T11-A Is Usually No More Than an Engine Compartment

Chiếc Mui Nhỏ Của Thuyền C2-T11-A Thường Chỉ Là Một Ngăn Chứa Động-Cơ



Additional Topside Planking Above Eyes Increases Cargo Capacity of This C2-T11-B

Phàn Ván Be Đóng Thêm Trên Hình Mất Làm Tăng Sức Chở Hàng Của Thuyền C2-T11-B



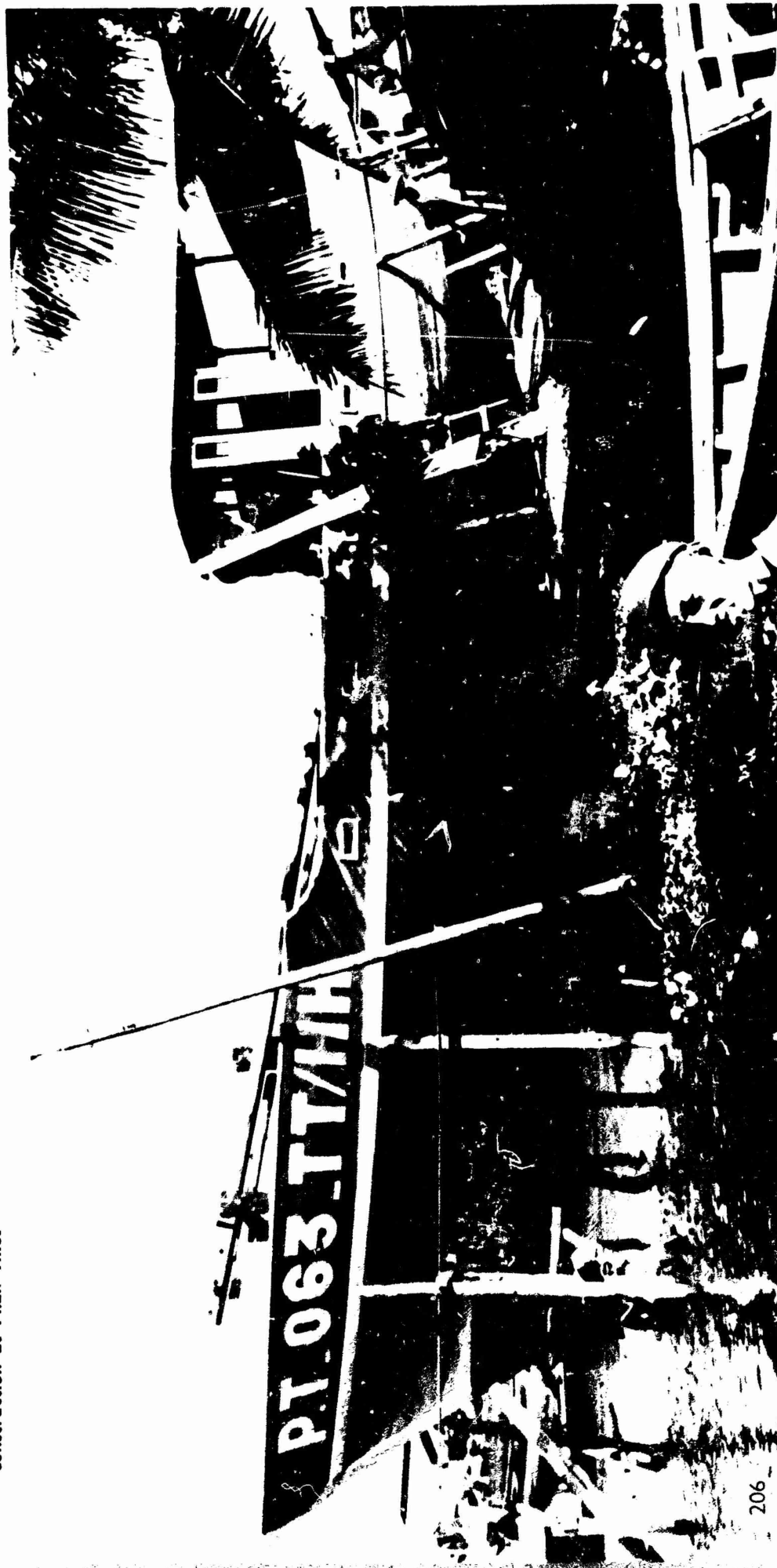
C2-T11

The C2-T11-B cargo vessels are better equipped. New and recently renovated boats often display running lights. Others, particularly the Phan Rang-based vessels, show a kerosene lantern atop the cabin or sun roof. Two or three pumps — one usually powered — remove bilge water. One steel and one or two wooden anchors are carried. The mast doubles for rigging the sail and as a king post for the cargo boom. Oil drums on deck hold extra fuel and water. Automobile tires serve as fenders. Basket dir lics, old inner tubes, and bamboo floats can be used as lifeboats and life buoys.

New C2-T11-B, With Flared (Concave) Bows and High Cabin, Are Now Under Construction at Phan Thiet

Các thuyền chở hàng loại C2-T11-B được trang-bị đầy đủ hơn. Những thuyền mới hoặc được tân-trang thường có gắn đèn hải-hành. Các thuyền khác, đặc biệt là thuyền ở Phan Rang, có mang theo một đèn dầu đặt trên nóc mũi hay mái che nắng. Thuyền có hai hoặc ba bơm, một trong số này thường là bơm máy. Một neo sắt và một hoặc hai neo gỗ cũng được mang theo. Cột buồm vừa được dùng để mắc buồm vừa được dùng để làm trục câu hàng hóa. Nước và dầu dự-trữ chứa trong các thùng phuy cũ đặt trên boong. Các vỏ xe hơi cũ dùng làm trái độn. Thuyền thùng bằng nan, một xe hơi cũ và phao tre được dùng làm xuồng và phao cấp-cứu khi cần.

Thuyền C2-T11-B Mới Có Mũi Lõm và Mui Cao Hiện Được Đóng Tại Phan-Thiết



Crew

Some C2-T11 boats are owned and operated by Catholics. These boats do not have eyes, but a boat without eyes is not necessarily a Catholic-owned boat. At least a few members of the crew usually have a primary education. They consider themselves poor but better off than many Vietnamese.

C2-T11-A fishing boats carry crews of 3 to 7 men, C2-T11-B cargo boats are operated by a crew of at least 6 men, and sometimes by more than 10. They are usually friends or relatives of the skipper.

Thủy-Thủ Đoàn

Một số thuyền C2-T11 thuộc quyền sở hữu của các tín đồ Thiên chúa giáo và do các người này xử dụng. Những thuyền này không có hình mắt, song không hẳn thuyền nào không mắt cũng là thuyền của người theo đạo Thiên-chúa. Thường ít ra cũng có vài người trong thủy-thủ đoàn có trình độ học-vấn bậc tiểu học. Họ tự cho là mình thuộc giới nghèo-khó, song cũng á-giả hơn nhiều người Việt-Nam khác.

Thủy-thủ đoàn của thuyền đánh cá C2-T11-A có từ 3 đến 7 người; thuyền chở hàng C2-T11-B có ít lắm là 6 người và đôi khi trên 10 người. Số người này thường là bạn-bè hoặc thân-bằng quyến thuộc của thuyền trưởng.

(1) Relatives Often Make up Crew of C2-T11-B; Sometimes Whole Families Are Found on Board

(1) Thủy-Thủ Đoàn Thuyền C2-T11-B Thường Là Những Người Có Họ Hàng Với Nhau; Đôi Khi Toàn Thê Gia-Đình Sống Luôn Trên Thuyền

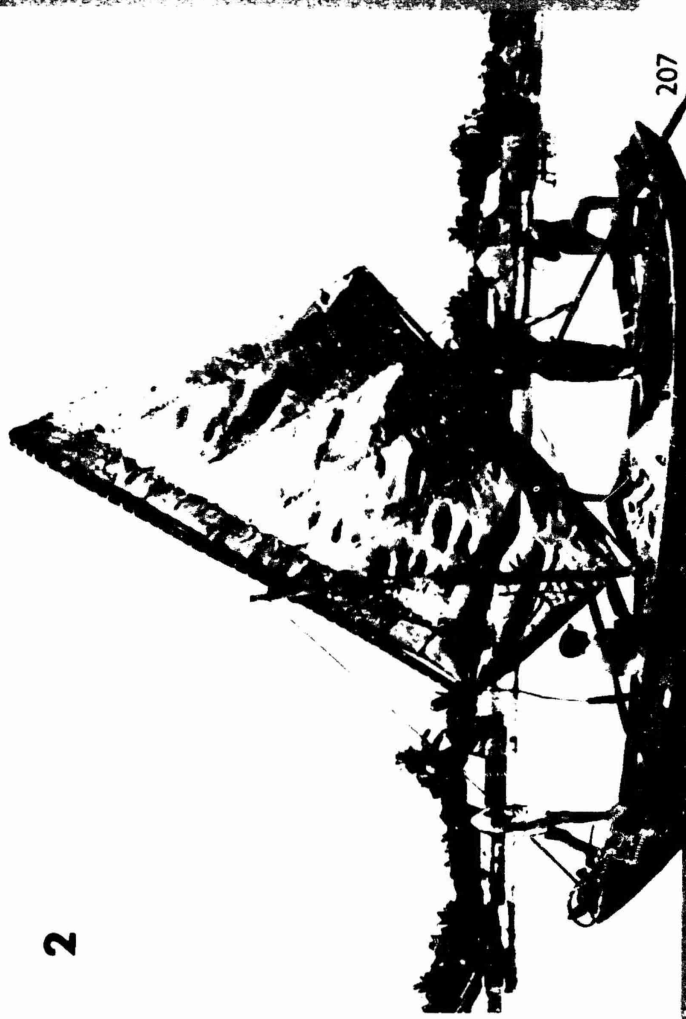
(2) Sharply Peaked Lugsail Shows Malay-Indonesian Influence

(2) Buồm Tù-Giác Có Đỉnh Thắt Nhọn Cho Thấy Ảnh-Hưởng Mã-Lai và In-Đô-Nê-Xia

C2-T11

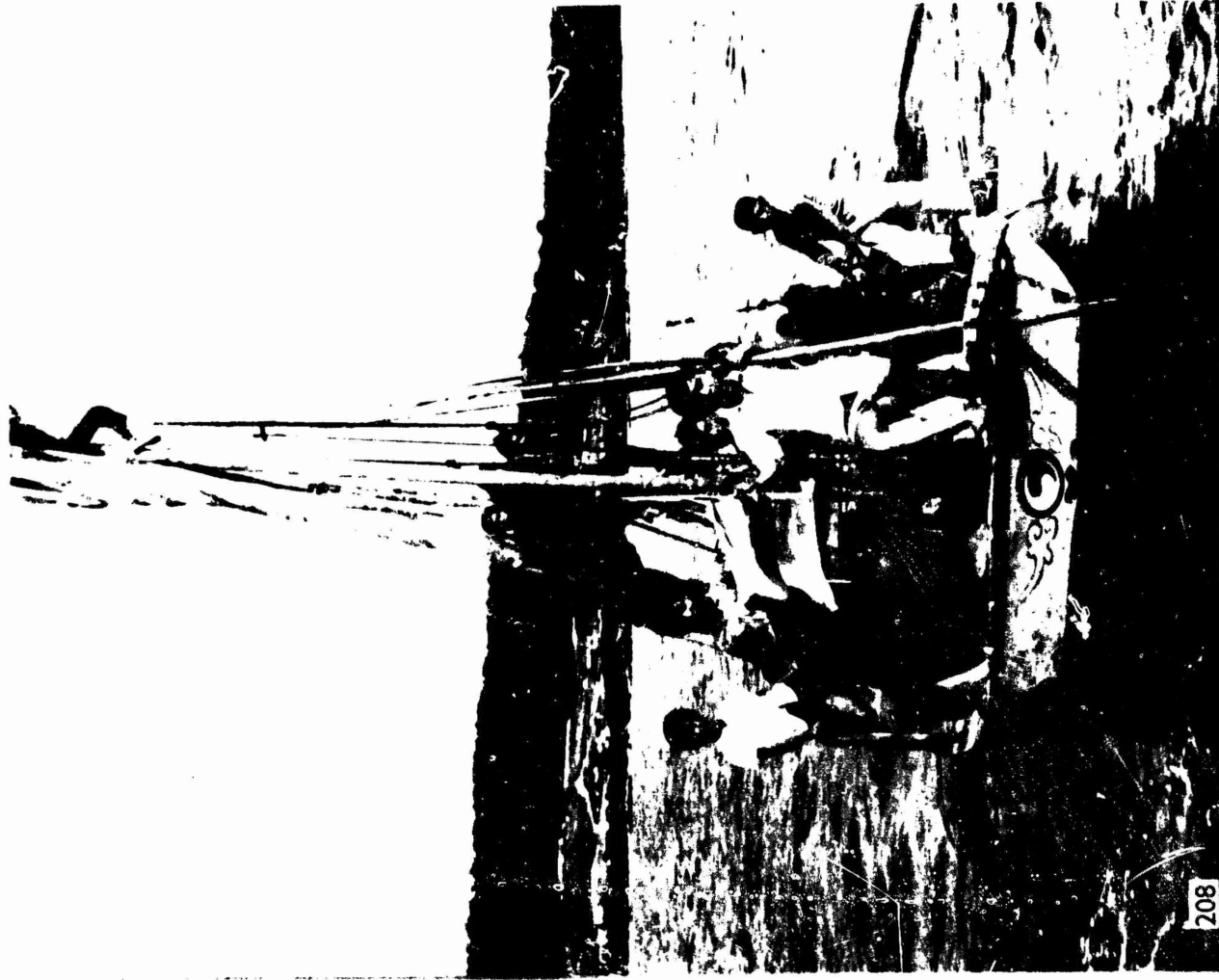


2



C2 - T11

C2-T11-A Often Are Highly Decorated
C2-T11-A Thường Được Trang-Hoàng Lòng-Lấy



1

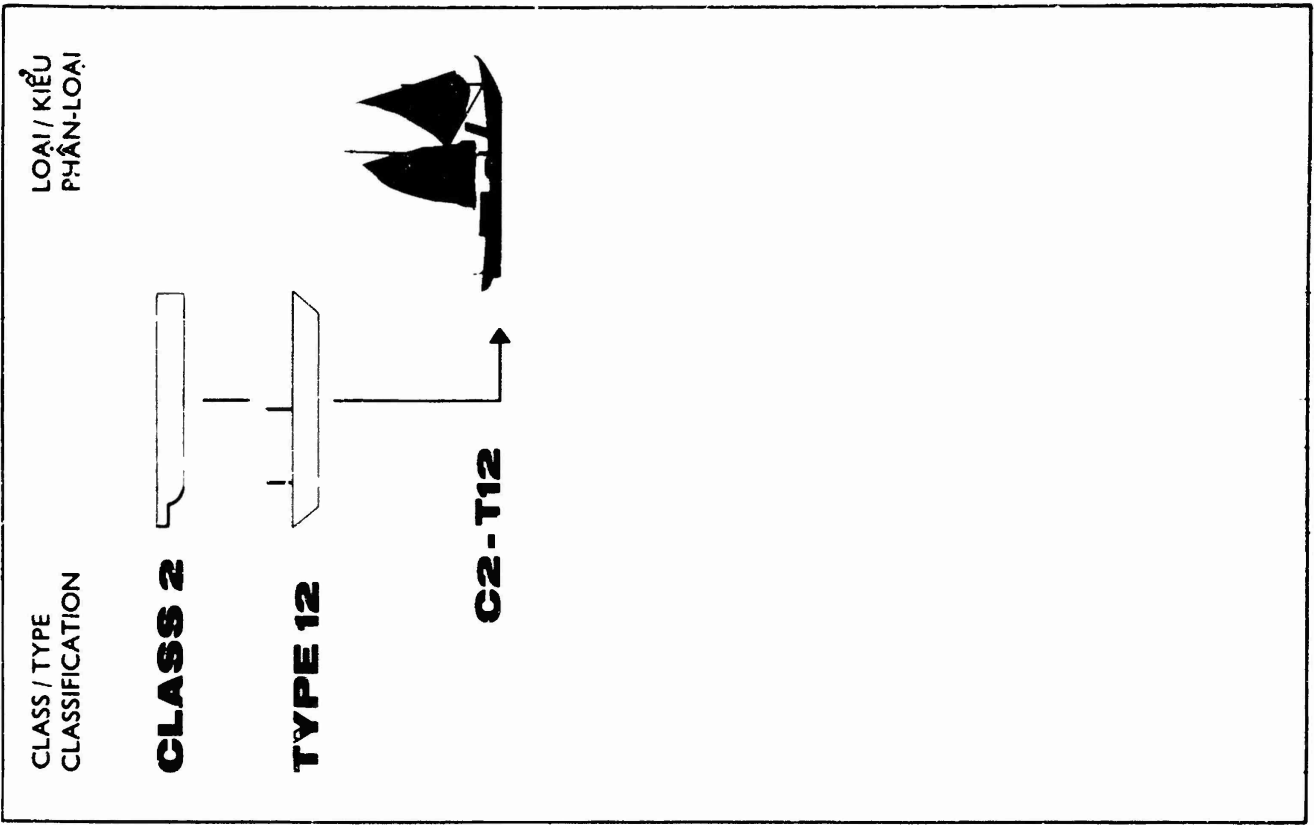
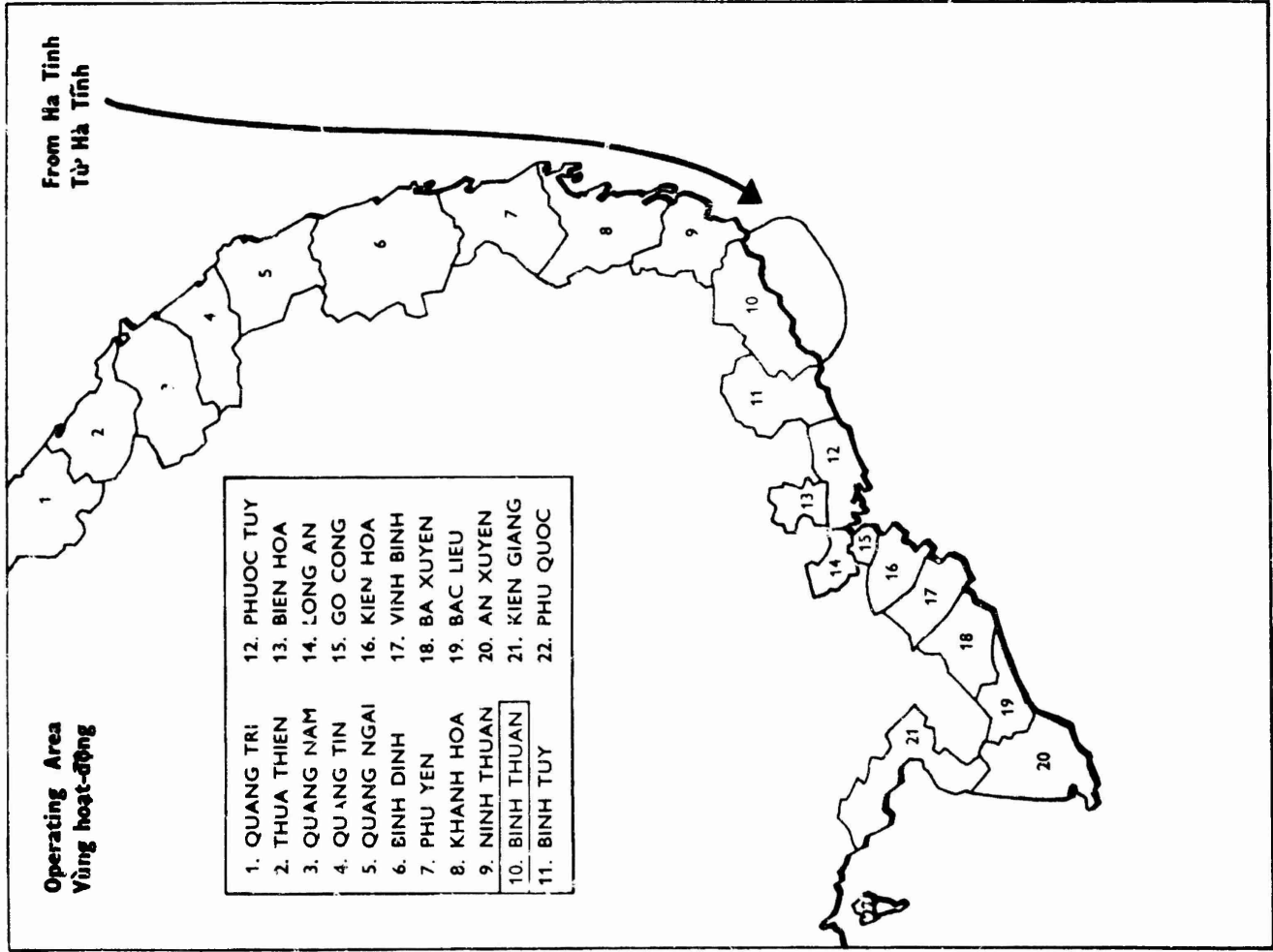


Contrast Size of Large C2-T11-B Cargo Boat (1) and Small C2-T11-A Fisher (2)
Loại Thuyền Lớn Chở Hàng C2-T11-B (1) và Loại Thuyền Nhỏ Đành Cá C2-T11-A (2)
Có Kích Thước Khác Nhau

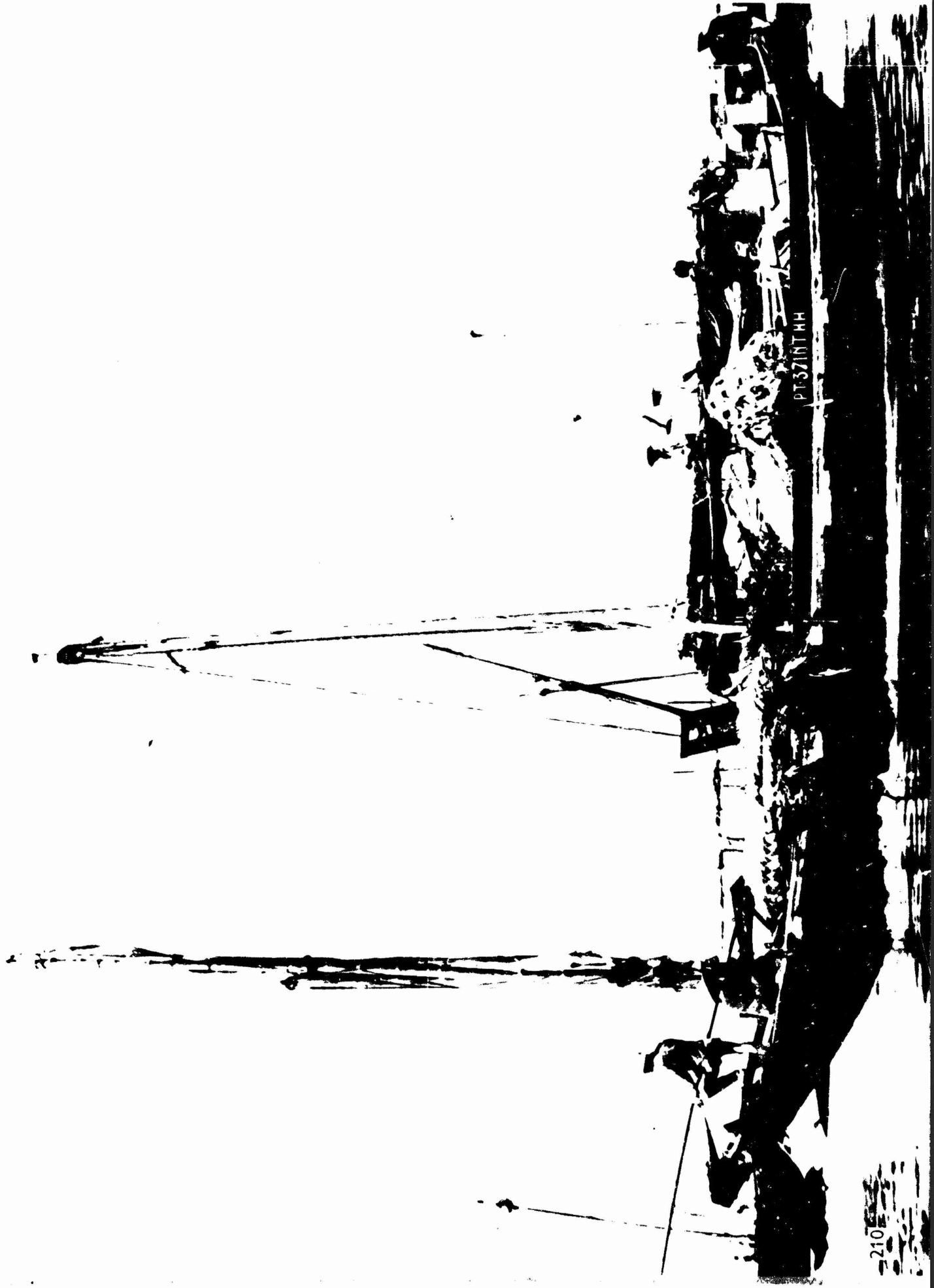
2

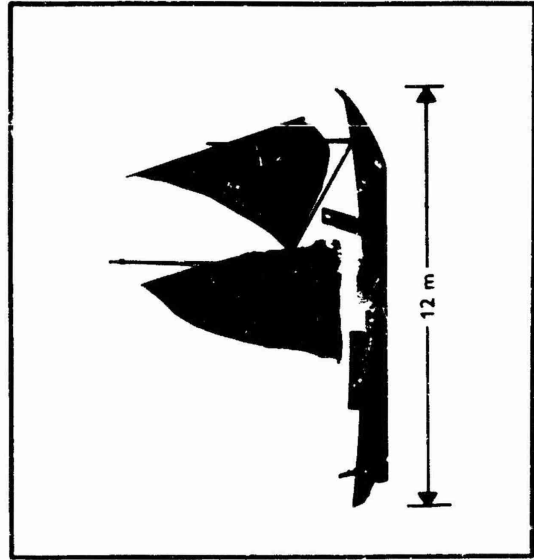
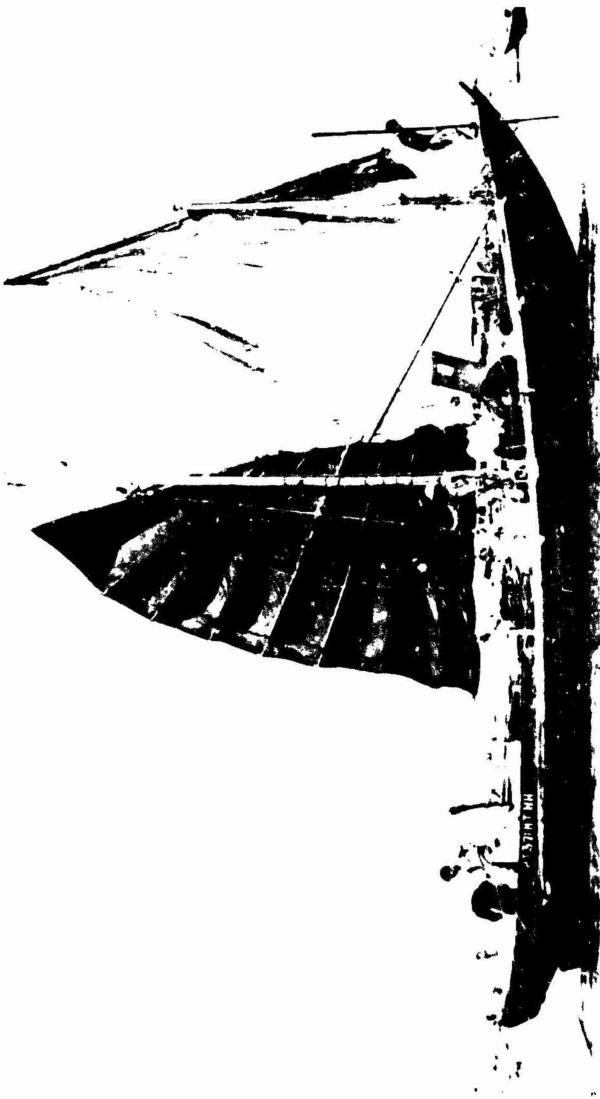


CLASS 2 - TYPE 12



C2 - T12





C2-T12		TYPE: Motor-Sailer Fishing Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):
12 m	3-4 m		1 or 2 Diesels, 2 Sails
TYPE OF CATCH/CARGO:		RECOGNITION FEATURES:	
Varied		Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem Two Sails	
OPERATING AREA:		Phan Thiet	

General Information

Together with some C5-T11 and C5-T12 boats of similar hard chine, planked-hull construction, the C2-T12 make up a group of refugee-owned fishing boats that were brought from the Ha Tinh area of North Vietnam in 1954. While the small C5-T11 have relocated in Nha Trang, the C2-T12 and the C5 T12 now operate in the Phan Thiet vicinity.

The C2-T12 are two-masted sailing vessels which are usually motorized. Their sleek lines and low freeboard rise with gradual sheer to a spoon-shaped bow which may be either bluff or pointed. The rounded stern is moderately raked and ends in a transom poop deck with little stern overhang.

The heavy wooden rudder and rudderpost are raised and lowered through a trunk and turned by a long wood tiller. A long dagger-

C2-T12		LOẠI TI:UYỀN: Thuyền Buồm Đánh Cá Có Gắn Máy	
DÀI:	RỘNG:	TRỌNG TẤN:	ĐỘNG LỰC CÓ CHO: ĐỘNG LỰC ĐÂY THUYỀN: 1 Máy 2 Động-Cơ Diesel, 2 Buồm
12 m	3-4 m		
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:		ĐXC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
Không Nhất Định		Boong Lái Nhỏ Lái Lái Mũi Lái Hai Buồm	
VÙNG HOẠT ĐỘNG:		Phan-Thiết	

Khái-Niệm Đại-Cường

Cùng với một số thuyền C5-T11 và C5-T12 thuộc lối kiến-trúc tường-tự có sống cứng, vỏ đóng ván, loại thuyền C2-T12 hợp thành một nhóm thuyền đánh cá do những người di-cư mang vào từ vùng Hà-tĩnh, Bắc-Việt, trong năm 1954. Trong khi loại thuyền nhỏ C5-T11 định-cu tại Nha-trang, thuyền C2-T12 và C5-T12 vào hoạt động gần Phan-thiết.

C2-T12 là kiểu thuyền hai cột buồm, thường có gắn máy. Dáng thuyền suồng, gọn, mặt thuyền nổi thấp trên mặt nước và uốn dần lên về phía mũi thuyền giống hình chiếc muỗng. Mũi thuyền này có khi vuông, có khi nhọn. Lái thuyền tròn và nhỏ về phía sau một cách vừa phải. Cuối ló lái là một boong lái có bững ngang hồi phổ cao một tỷ trên lái thuyền.

Thuyền có một bánh lái bằng gỗ nặng và một trục bánh lái có

C2-T12

board, just forward of the mainmast, which gives lateral stability to this keelless boat, provides an excellent recognition feature when raised.

A low cabin, forward of the poop deck, is large enough to house the engine and provide crew shelter.

A C2-T12 can be built for about U.S. \$2,000 in approximately one month. Maintenance consists mainly of charring the hull to kill woodworms and costs about \$30 per year.

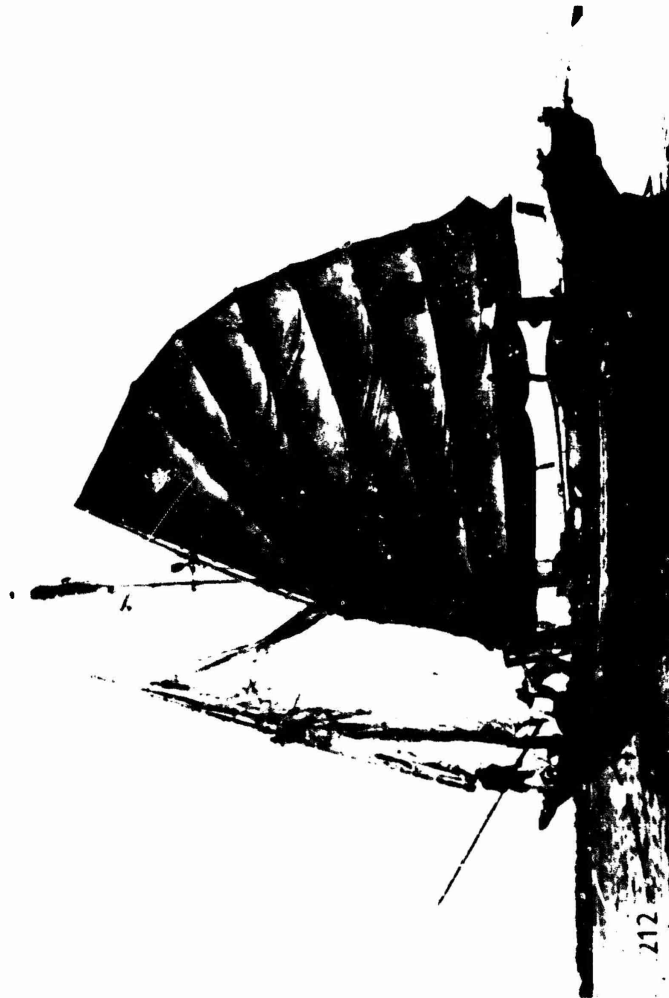
Propulsion System

The 9-m mainmast of the C2-T12 is rigged with a Chinese lugsail. It is stayed by two shrouds to each side. The unstayed foremast is 5 m high and carries a large standing lugsail. It is frequently unstepped and stowed on deck. Both masts are secured in sturdy wooden tabernacles.

Most C2-T12 are also equipped with one or two small diesels; their combined horsepower is seldom over 15.

Daggerboard, Standing Lug Foresail, and Chinese Lug Mainsail Are Typical of C2-T12

Cây Xiêm, Buồm Mũi Tứ-Giác Thẳng và Buồm Lông Tứ-Giác Trung-Hoa Là Những Đặc-Điểm Của Thuyền C2-T12



Operational Information

Although the C2-T12 are rugged, seaworthy vessels, they seldom travel more than 50 miles along the coast from their home ports.

Most of these vessels are used in single-boat lift-net fishing. Departing one or two hours before sunrise, they remain within about one-half mile of shore and return home in midafternoon. The engines are shut down during the fishing operations.

thể kéo lên hay hạ xuống trong một ỏ chứa. Trục lái được xoay chuyển bằng một cần lái. Ngay phía trước cột buồm chính có một cây xiêm dài. Cây xiêm giúp thuyền thêm vững-vàng khi hải-hành. Khi nhấc lên, cây xiêm này còn là một đặc-điểm hình-dáng rất dễ nhận của thuyền C2-T12.

Thuyền có một mũi thấp ở trước boong lái, đủ chỗ để chứa động cơ và làm nơi trú ẩn cho thủy thủ đoàn.

Người ta có thể đóng xong một thuyền C2-T12 trong khoảng một tháng, phí-tốn chừng 2000 mỹ-kim. Việc bảo-trì chính là đốt vỏ thuyền để trừ mọt, tốn độ 30 mỹ-kim mỗi năm.

Hệ-Thống Đẩy-Thuyền

Cột buồm chính của thuyền C2-T12 cao 9m và được mắc một cánh buồm tứ-giác kiểu Trung-Hoa. Cột buồm này được buộc nủ vào hai bên mạn thuyền bằng hai dây chằng. Trụ buồm phía mũi cao 5m, căng một cánh buồm tứ-giác thẳng đứng. Trụ buồm này không có dây chằng và thường được hạ xuống đặt trên boong. Chấn hai cột buồm được giữ vững bằng hai bộ gỗ chắc chắn.

Đa số thuyền C2-T12 còn gắn thêm một hoặc hai động cơ diesel nhỏ; sức mạnh tong cọng của hai động-cơ này ít khi trên 15 mã-lực.

Cách-Thức Hoạt-Động

Mặc dù vững chắc và có sức chịu đựng sóng gió, thuyền C2-T12 ít khi đi cách bờ-cảng xa quá 50 hải-lý.

Đa số thuyền C2-T12 được dùng trong việc đánh cá bằng lưới manh vào ban ngày, hoạt động riêng từng thuyền một. Rồi bến khoảng một hay hai giờ trước lúc mặt trời mọc, thuyền ra khỏi bờ chùng nửa dặm và trở về vào buổi chiều. Trong khi đánh cá người ta tắt máy thuyền.

Từ khoảng tháng hai đến tháng năm khi vùng gần Phan-Thiết trở nên ít cá, một số thuyền C2-T12 đổi vùng hoạt-động, đôi khi đi xa đến tận đảo Phú -Quốc.

From February through May, when the fishing near Phan Thiet is poor, some C2-T12 migrate as far away as Phu Quoc Island.

They often suspend operations during October to avoid the rough seas of the northeast monsoon, and they do not go out when the waves are more than 1 m high. Some do not operate on Sundays because the owner and crew are Catholic.

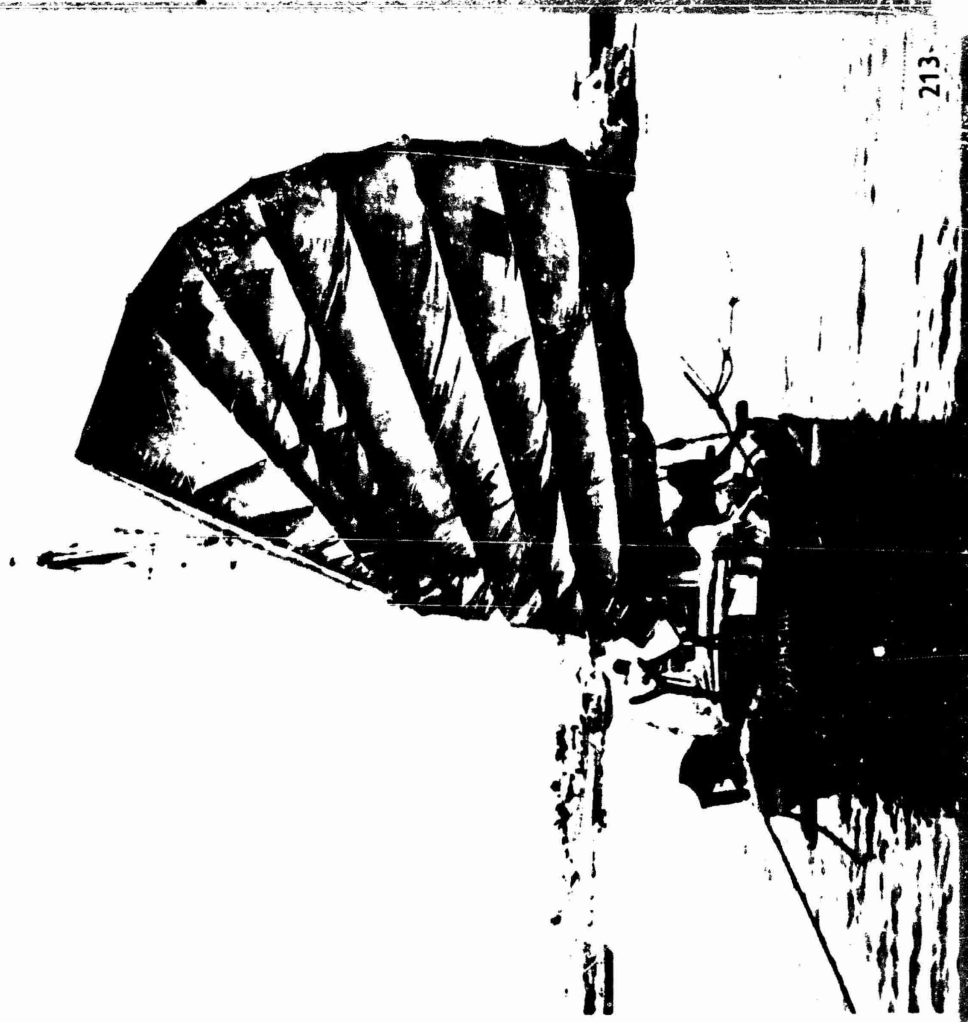
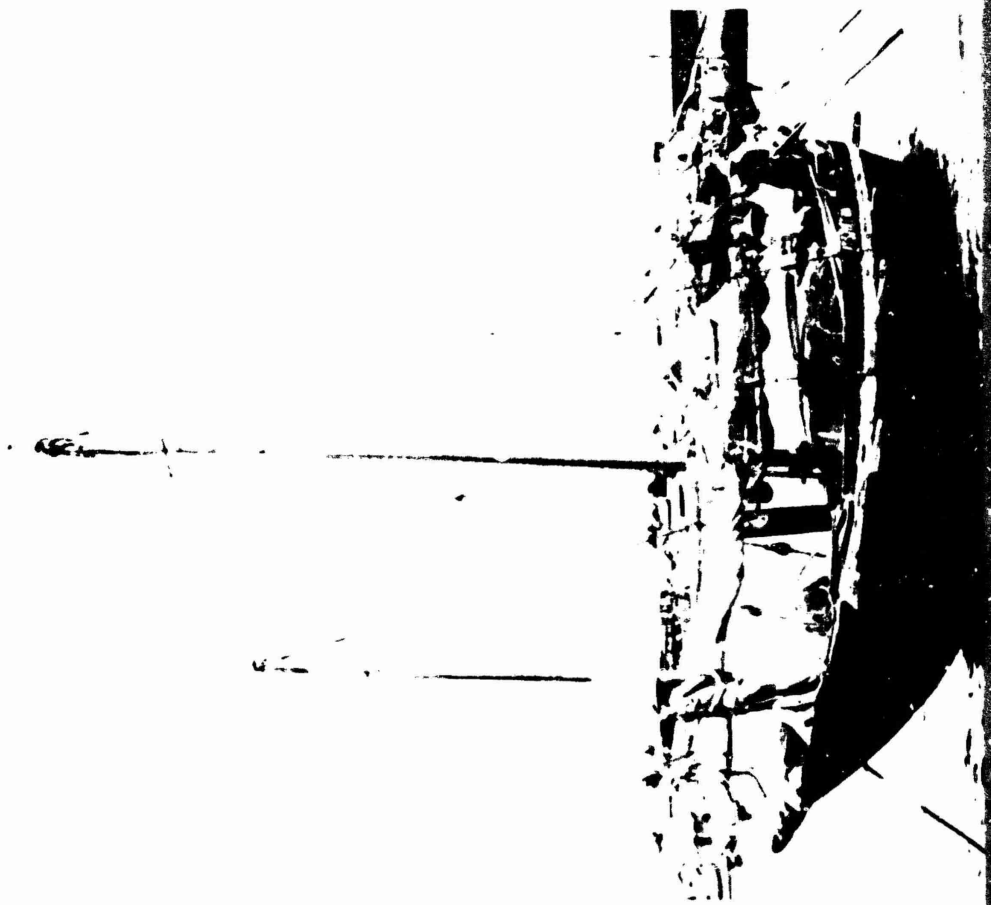
A day's fishing nets a C2-T12 50 to 100 kg of chub mackerel, scad, Spanish mackerel, trevally, cardinal fish and other varieties which are often sold to nuoc mam manufacturers.

With Sails Furled and Daggerboard Raised C2-T12 Is Poled Into Port
Cuốn Buồm, Kéo Xiém Lên, Người Ta Dùng Sào Chống Thuyền C2-T12 Vào Bến

Thuyền thường phải ngừng hoạt động suốt tháng mười để tránh biển động và gió mùa đông bắc. Thuyền cũng không ra khỏi khi sóng cao trên 1m. Một vài thuyền nghỉ hoạt động cả ngày chủ nhật vì chủ thuyền và thủy thủ là tín đồ Thiên-chúa-giáo.

Một ngày đánh cá, thuyền C2-T12 bắt được từ 50 đến 100 ký gồm các loại cá bạc má, cá nục, cá thu ống, cá sòng, cá sòn cùng nhiều loại cá linh-tinh khác. Số cá này thường được bán cho các nhà làm nước mắm.

Chinese Lugsail Is Easily Reefed by Letting Battens Drop Into Topping Lifts
Người Ta Có Thể Cuốn Bớt Một Phần Buồm Tú-Giác Trung-Hoa Một Cách Dễ Dàng Bằng Cách Hạ Cai Nẹp Ngang Cho Nằm Vào Các Dây Đỡ Buồm



C2-T12

Equipment

A few C2-T12 carry a small magnetic compass, but generally they have no navigation or communications equipment. Running lights are uncommon and bilge pumps are seldom present. Two wooden anchors are usually carried with 100 to 150 m of manila line for each. A basket dinghy that is used in the fishing operation can serve as a lifeboat.

Crew

A C2-T12 is usually manned by 5 to 7 Catholic refugees from North Vietnam who are often from the same family. Sometimes they live on board.

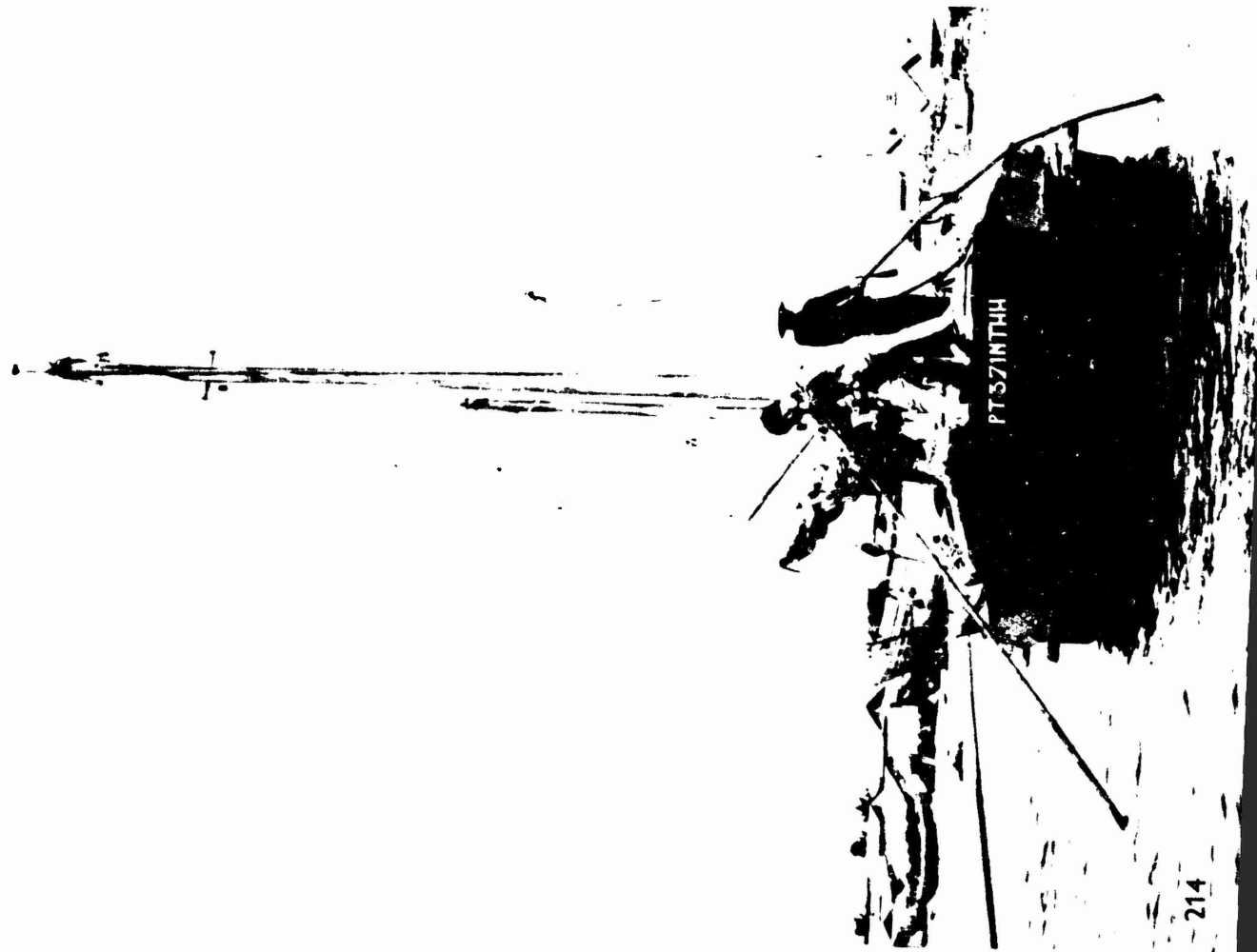
Dụng-Cụ Trang-Bị

Một số ít thuyền C2-T12 có mang theo một la-bàn từ nhỏ, song thường thì thuyền không có dụng-cụ hải-hành hoặc liên lạc nào cả. Đèn hải-hành và bơm cũng ít khi được mang theo. Thuyền có hai neo gỗ, mỗi neo có từ 100 đến 150m dây gai. Thuyền mang theo một thuyền chèo bằng nan để dùng vào việc đánh lưới đồng thời có thể được x-dụng làm xuồng cấp-cứu khi hữu sự.

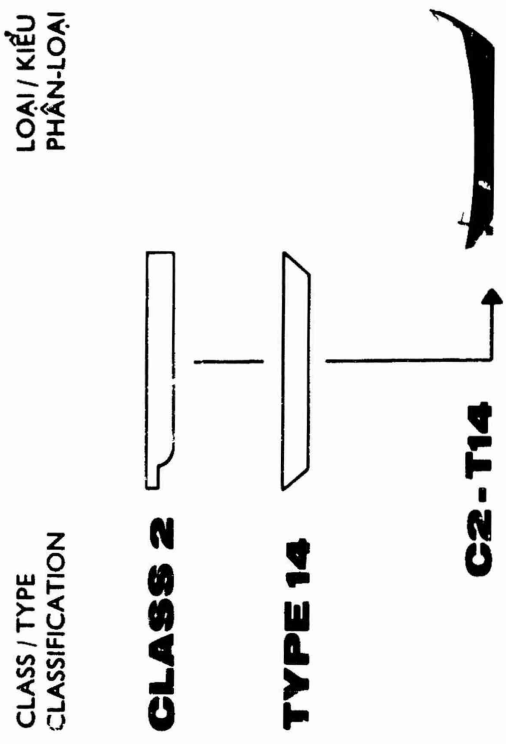
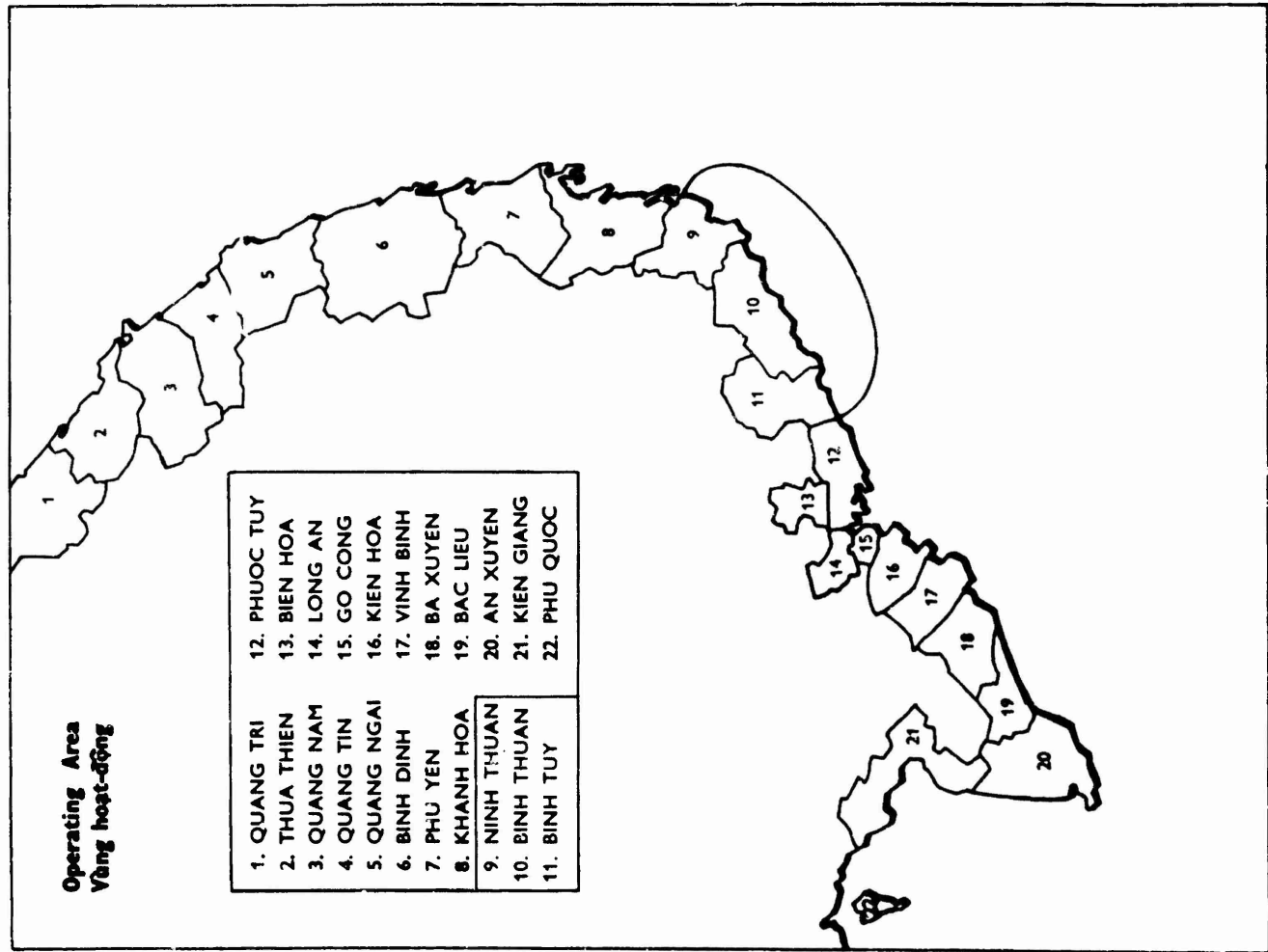
Thủy Thủ Đoàn

Thủy-thủ đoàn của thuyền C2-T12 thường gồm từ 5 đến 7 người. Họ là những người Thiên-chúa giáo từ Bắc-Việt di-cư vào Nam, thường cùng thuộc một gia-đình. Đôi khi họ sống lẻ-lạc trên thuyền.

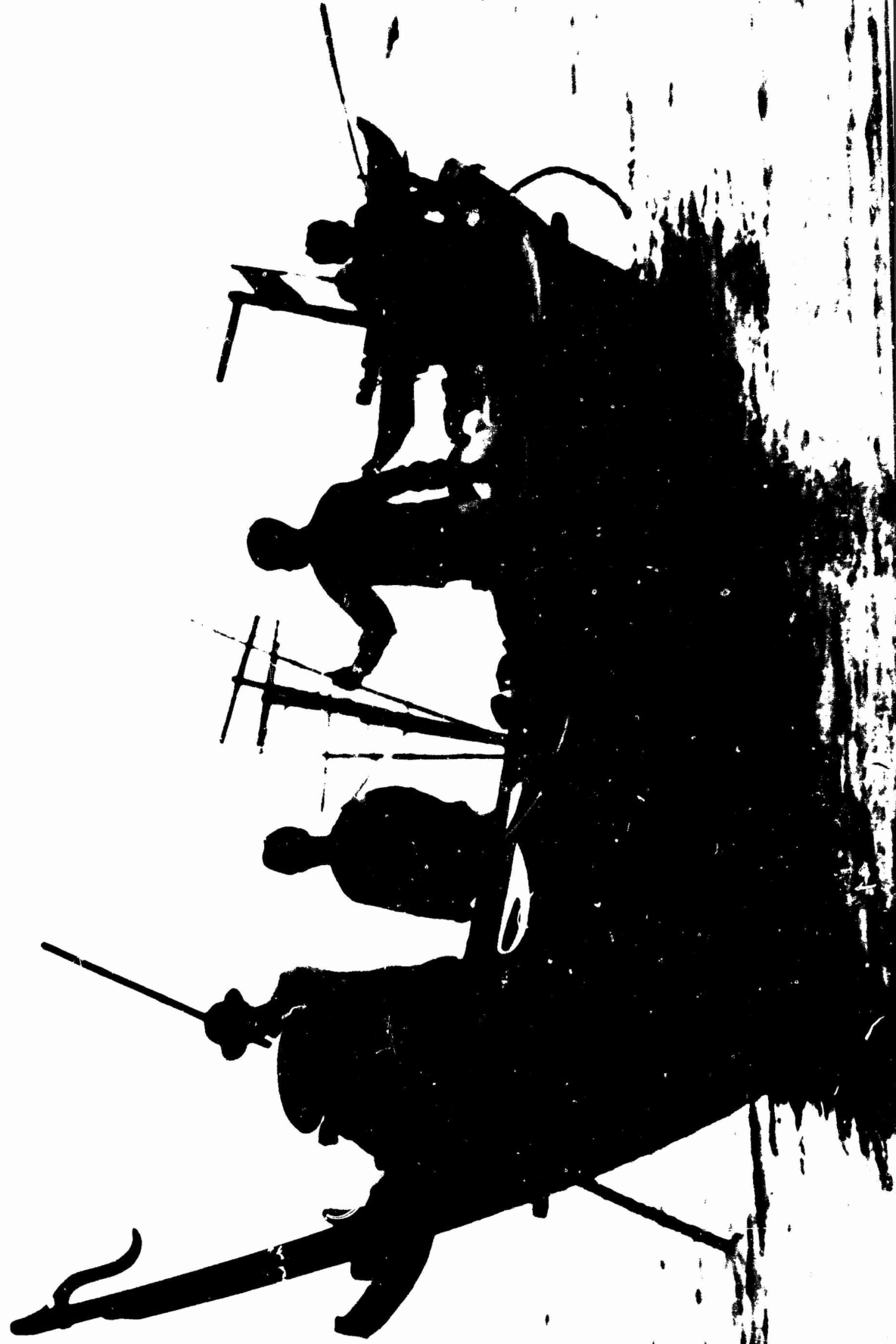
Bulwarks of C2-T12 Taper to Narrow Transom
Be Thuyền C2-T12 Thu Dàn và Phía Đứng Ngang Hẹp



CLASS 2 - TYPE 14



C2 - T14



C2 - T14



C2-T14			TYPE: Motor Fishing Boat	
LOA: 8-10 m	BEAM: 2.5 m	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION: 1 Diesel
TYPE OF CATCH/CARGO: Squid		RECOGNITION FEATURES:		
OPERATING AREA: Phan Thiet To Phan Rang		Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem No Superstructure		

General Information

C2-T14 are small fishing boats which operate from home ports between Ham Tan and Phan Rang.

With low freeboard and a crescent sheer sweeping from the low overhanging poop up to the convex, pointed bow, their most distinctive recognition feature is the long, curved stemboard extending high above the gunwales when in raised position.

They are of keelless, round-bilge construction. The wooden rudder assembly is turned by a wooden tiller. The engine is housed in a low compartment in the stern. The rest of the hull is open and is divided into holds by bulkheads.

The Annamite eye on the bow is typical of boats in the area.

C2-T14		LOẠI THUYỀN: Thuyền Bướm Đánh Cá		
DÀI: 8-10 m	RỘNG: 2.5 m	TRỌNG TẤN:	TÀM NƯỚC CÓ CHO:	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Động-Cơ Diesel
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Cá Mực		ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:		
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Từ Phan-Thiết đến Phan-Rang		Boong Lái Nhỏ Lái Lỗi Mũi Lỗi Không Mũi		

Khái-Niệm Đại-Cương

C2-T14 là những thuyền nhỏ đánh cá tại các cu-cảng trong vùng từ Hàm-Tân đến Phan-Rang.

Thuyền này có mạn nổi thấp trên mặt nước, dáng thuyền cong vênh từ boong lái thấp đến mũi thuyền lồi và nhọn. Đặc điểm hình-dáng dễ nhận nhất của thuyền là một cây xiêm dài và cong ở đằng mũi. Khi nhấc lên, cây xiêm này nhô cao bên trên be thuyền.

Thuyền thuộc kiểu kiến trúc có lườn tròn, không la-ký. Toàn bộ bánh lái bằng gỗ được xoay chuyển bởi một cần lái cũng bằng gỗ. Động-cơ được đặt trong một lô thấp ở đằng lái. Phần thân thuyền còn lại được chứa trống và được ngăn thành nhiều khoang bằng vách ván để chứa cá.

Loại mắt kiếu Việt-Nam vẽ trên mũi thuyền này là loại mắt điển hình của thuyền bè trong vùng.

C2-T14

Propulsion System

C2-T14 are equipped with small, hand-started, 1- or 2-cylinder diesel engines of about 10 hp. Their fuel tanks hold 8 to 20 liters of fuel.

They are registered for both sail and motor operation.

Operational Information

C2-T14 are mainly squid fishers. A small lantern is mounted on a post atop the gunwale amidships to attract the squid; several handheld lift nets are used for dipping the squid from the water. These boats usually operate only at night and within one-half mile of shore.

Equipment

C2-T14 carry little equipment in addition to the fishing gear. A wooden anchor is carried at the bow. Bilge water is bailed out with pails or dippers. The lantern that is used to attract squid also serves to mark the position of the boat. No navigation, communications or safety equipment is carried.

Crew

C2-T14 have a crew of about 6 men.

Hệ-Thống Đèn,Thuyền

Thuyền C2-T14 được trang bị bằng động cơ diesel nhỏ khối động bằng tay, có 1 hoặc 2 xy-lanh, mạnh chừng 10 mã lực. Bình nhiên liệu chứa được từ 8 đến 20 lít.

Thuyền này được đăng-bộ với tánh-cách vừa là thuyền buồm vừa là thuyền máy.

Cách-Thức Hoạt-Động

C2-T14 được xử dụng chính-yếu để đánh cá mực. Người ta treo một đèn lồng nhỏ trên một chiếc cọc bên trên bề khoảng giữa thuyền để nhử mực và dùng nhiều lưới màn kéo bằng tay để vớt mực. Thuyền C2-T14 thường chỉ hoạt-động ban đêm, ra xa bờ khoảng nửa hải-lý.

Dụng-Cụ Trang-Bị

Ngoài các ngư-cụ ra, thuyền C2-T14 ít có đồ trang-bị nào khác. Phía mũi thuyền có một neo gỗ. Gáo hoặc gáo được dùng để tát nước. Ngọn đèn dùng nhử mực động thời cũng được dùng làm đèn đánh dấu vị-trí thuyền. Thuyền không mang theo dụng-cụ hải-hành, liên lạc bay cứu cấp nào.

Thủy Thủ Đoàn

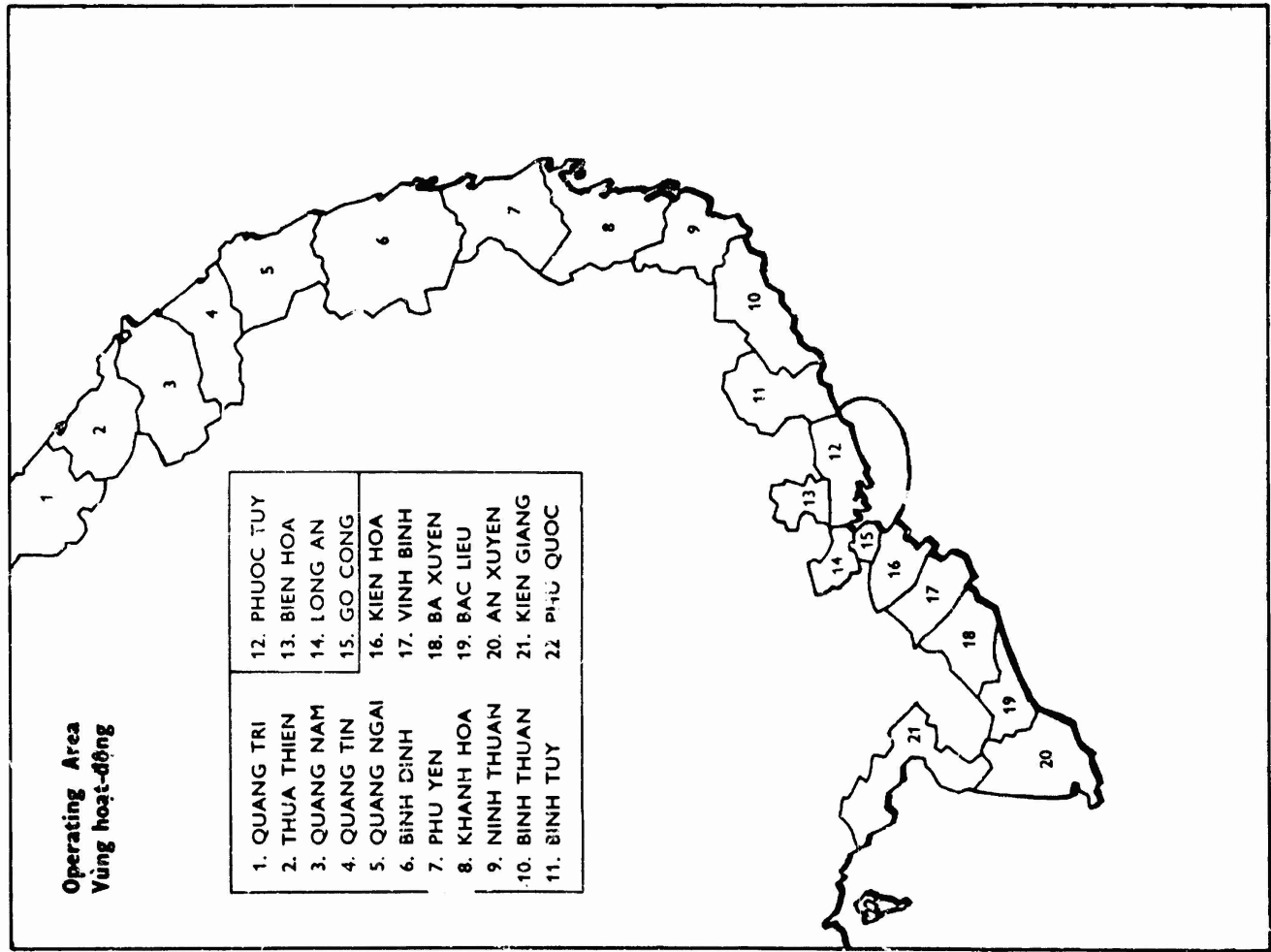
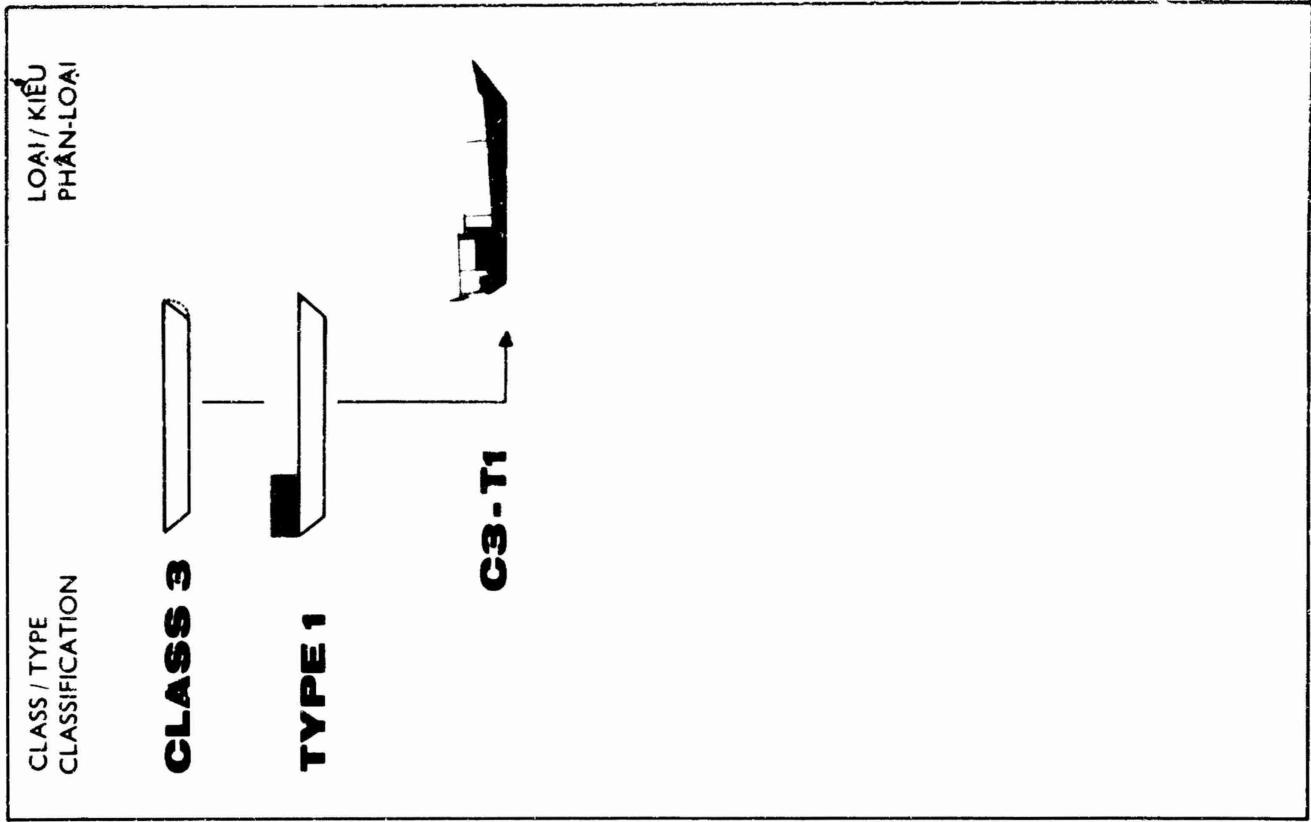
Thủy-thủ-đoàn thuyền C2-T14 có chừng 6 người.

A Distinctive Feature of This C2-T14 Is Its Long Retractable Stemboard

Một Đặc-Điểm Nổi Bật Của Loại Thuyền C2-T14 Máy Lá Cây Xiêm Dài Có Thể Kéo Lên Được



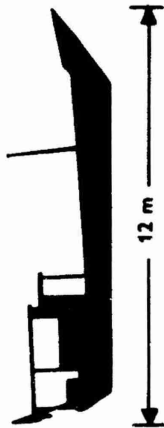
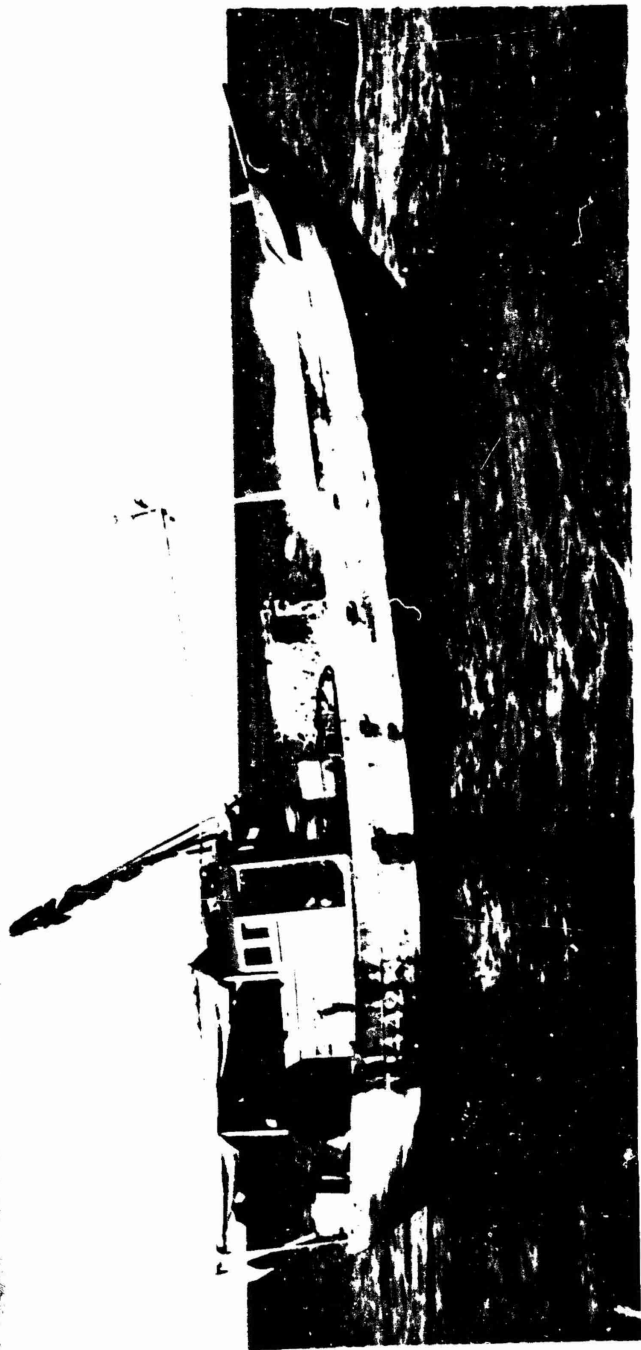
CLASS 3 - TYPE 1



C3 - T1



C3 - T1



C3-T1			TYPE: Motor Fishing Boat	
LOA: 12 m	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION: 1 Diesel
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:	
OPERATING AREA:			No Overhanging Poop Straight Stern Convex Stern High Cabin Aft	
Vung Tau				

General Information

The C3-T1, a modified Kien Giang vessel, is a motorized fishing boat operating near Vung Tau. Very few are now in use.

It is identified by the sheer sweep from its low transom stern up to the sharply pointed bow.

The Thailand cabin located aft consists of a high wheelhouse and another lower compartment. Extending from the wheelhouse to the stern is a crew shelter supported by posts.

Forward of the wheelhouse are three or four covered holds, and forward of them is a large open hold for stowing the fishing gear.

The round eye on the bow establishes the Kien Giang origin of this boat.

C3-T1			LOẠI THUYỀN: Thuyền Đánh Cá Có Máy	
DÀI: 12 m	RỘNG:	TRỌNG TẤN:	HÀM NƯỚC CÓ CHƠ:	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN 1 Máy Diesel
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Vung Tàu			Không Có Boong Lái Nhỏ Ra Lái Thăng Sống Mũi Lái Ra Mũi Cao Ở Sau Lái	

Khái-Niệm Đại-Cương

Thuyền C3 T1 là một kiểu thuyền Kiên-giang biến đổi, được dùng làm thuyền đánh cá, có gắn động cơ; hoạt động gần Vung-Tàu. Hiện số thuyền này chỉ còn rất ít.

Đặc điểm hình dáng của thuyền là thân thuyền cong vênh từ bững lái thấp đến mũi thuyền nhọn vút.

Gần phía sau lái là mũi thuyền kiểu Thái-Lan. Mũi này gồm có một phòng lái cao và một lô thấp hơn. Một mái che mưa nắng cho thủy thủ đoàn chống bằng cọc được căng, từ phòng lái cho đến lái thuyền. Phía trước phòng lái có ba hay bốn khoang kín để chứa cá và phía trước các khoang này là một ngăn lô thiên lớn để chứa lưới.

Hình mặt tròn trên mũi thuyền chỉ rõ thuyền thuộc kiểu Kiên-giang được biến cải.

C3 - T1

Propulsion System

C3-T1 vessels are normally powered by a 2-cylinder diesel engine of about 20 hp. Since the boats sometimes stay at sea for longer than 1 day, they frequently carry about 200 liters of fuel and a few hand tools.

Operational Information

The fishermen of the C3-T1 commonly use encircling gill nets in a night fishing operation. The boats return to port in midmorning. With ice on board for preserving the catch, the boat can stay at sea for longer than 1 day, if necessary, to net a sufficient catch.

Nets Are Stowed in Open Forward Hold. Three or Four Covered Holds Amidships Contain Catch — Sometimes Preserved in Crushed Ice.

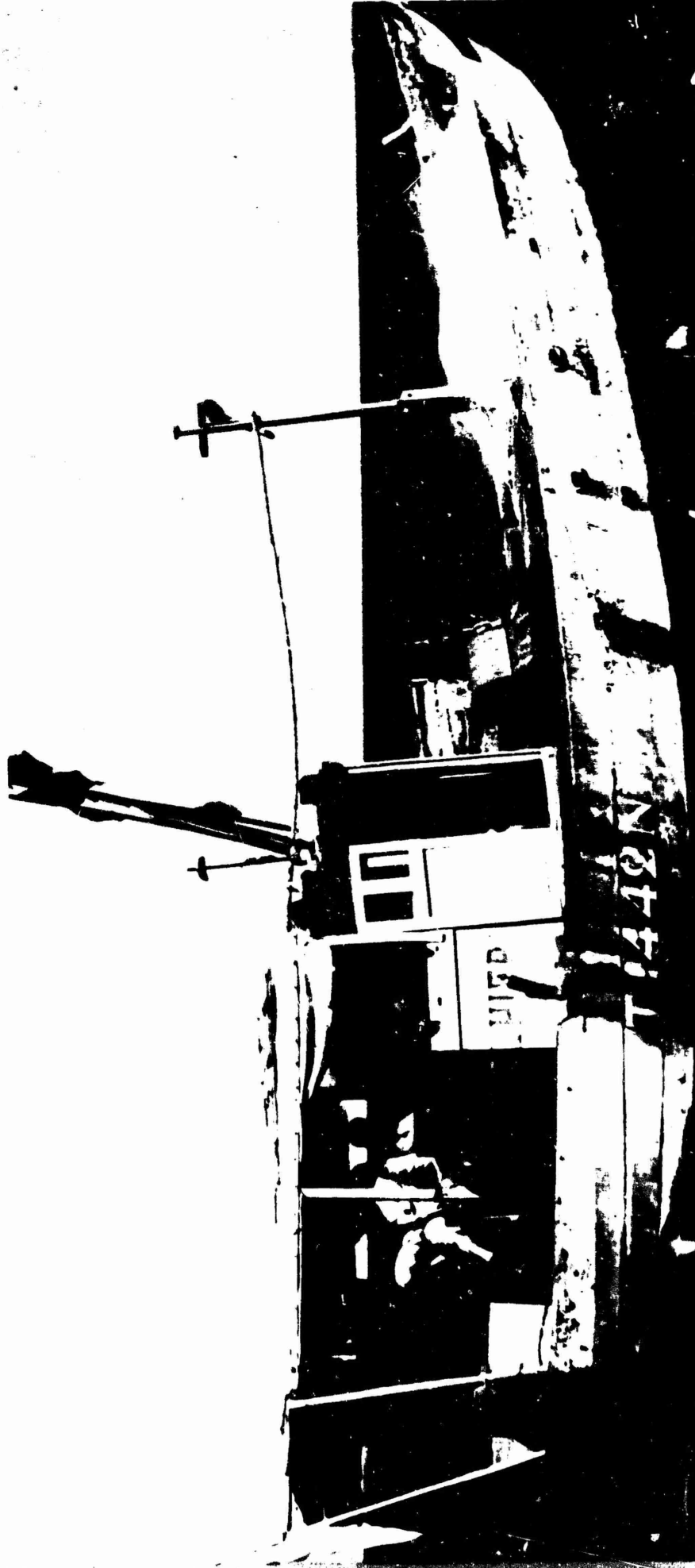
Hệ-Thống Dry-Thuyền

Động cơ thuyền thường là một máy diesel loại 2 xy-lanh, mạnh chừng 20 mã-lực. Vì thỉnh thoảng thuyền ở lại ngoài biển lâu hơn một hôm nên thuyền thường mang theo 200 lít nhiên liệu và một ít dụng-cụ sửa chữa bằng tay.

Cách-Thức Hoạt-Động

Thuyền C3-T1 thường dùng lưới bện đánh bao đánh cá ban đêm và trở về bến vào lúc gần trưa. Vì có mang sẵn nước đá để ướp cá nên khi cần thuyền có thể ở lại ngoài biển lâu hơn một hôm để bắt thêm cá.

Người ta Chứa Lưới trong Khoang Lộ-Thiên ở Phía Mũi. Có Ba hoặc Bốn Khoang Đay Kín Ở Giữa Thuyền để Chứa Cá-Đôi Khi Cá được Ướp bằng Nước Đá Xay.



Floats for Gill Nets Are Racked on Deck Amidships. Buoyed Poles With Flags
Are Used to Mark Nets.

Phao và Lưới Bén được Xếp Vào Kệ trên Boong ở Giữa Thuyền. Sào có Buộc
Phao và Cờ dùng Đánh Dấu Lưới.



C3 - T1

When traveling to and from the fishing grounds, a rack on deck forward of the cabin holds the 100 to 200 white plastic floats that are used to suspend the nets.

Equipment

C3-T1 carry no navigation or communications gear, but they are equipped with running lights. From a short mast amidships an electric floodlight illuminates the deck area.

A hand-operated bilge pump is located at the side of the cabin. Just forward of the cabin is an engine-driven ice crusher.

Long net-marker poles rest against the cabin when not in use; baskets are carried for handling the catch. One or two 55-gallon drums on deck beside the cabin contain extra fuel and water.

Crew

The crews of the C3-T1 are made up of 4 or 5 men.

Khi đi hay về từ vùng đánh cá, thuyền có mang theo một kệ đặt trên boong phía trước mũi để chứa từ 100 đến 200 phao platic trắng. Các phao này được dùng để làm nổi lưới.

Dụng-Cu Trang-Bị

Thuyền C3-T1 có gắn đèn hải hành, ngoài ra không có dụng cụ hải hành hoặc liên lạc nào khác. Trên một cột buồm gần phía giữa thuyền có treo một đèn rọi dùng điện để chiếu sáng boong thuyền.

Bên một hông mũi có đặt một bơm vớt thuyền bằng tay. Ngay phía trước mũi là một máy xay nước đá do động-cơ thuyền vận chuyển.

Những sào dài để đánh dấu lưới, khi không sử dụng đến, được gác dựa vào mũi thuyền. Người ta cũng mang theo những giỏ nan để chuyển cá. Thuyền có một hay hai thùng phuy loại 55 ga-lông đặt trên boong để dự trữ nước và nhiên liệu.

Thủy-Thủ-Đoàn

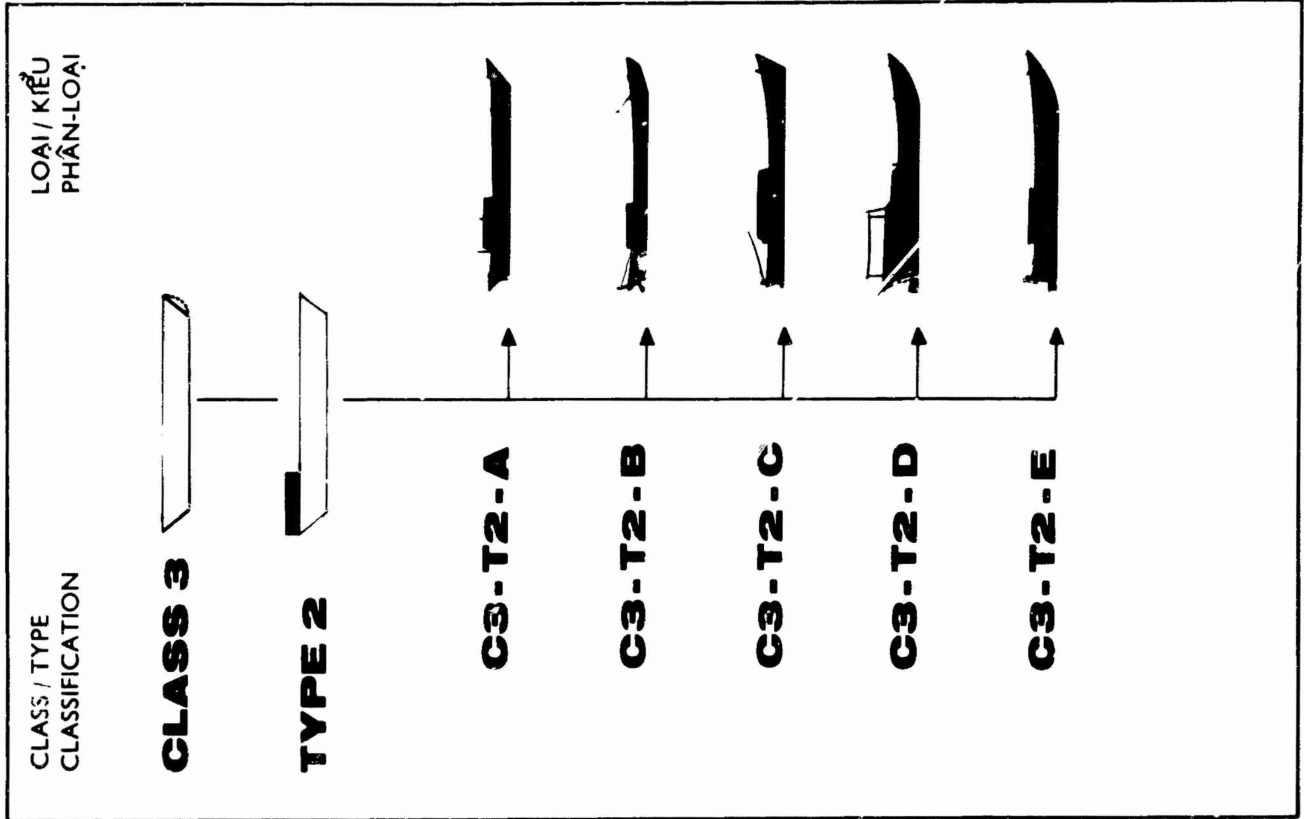
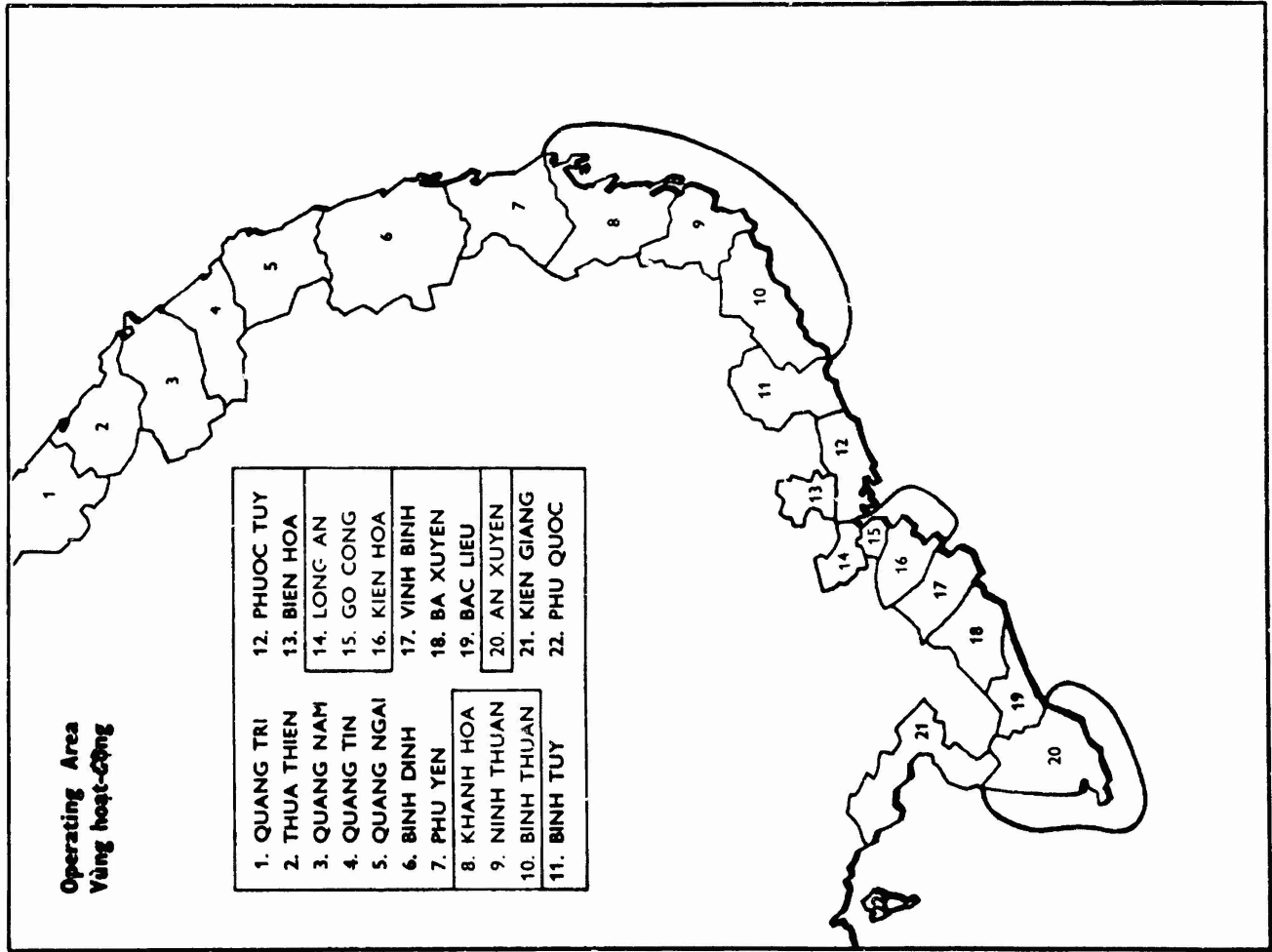
Thủy thủ-đoàn của thuyền C3-T1 có từ 4 đến 5 người.

C3-T1 "Modified Kien Giang" Boat Has Transom Stern and High Wheelhouse

Loại "Thuyền Kiên-Giang Biến-Cải" C3-T1 có Bững Lái Ngang và Phòng Lái Cao



CLASS 3 - TYPE 2



C3-T2

C3-T2-A

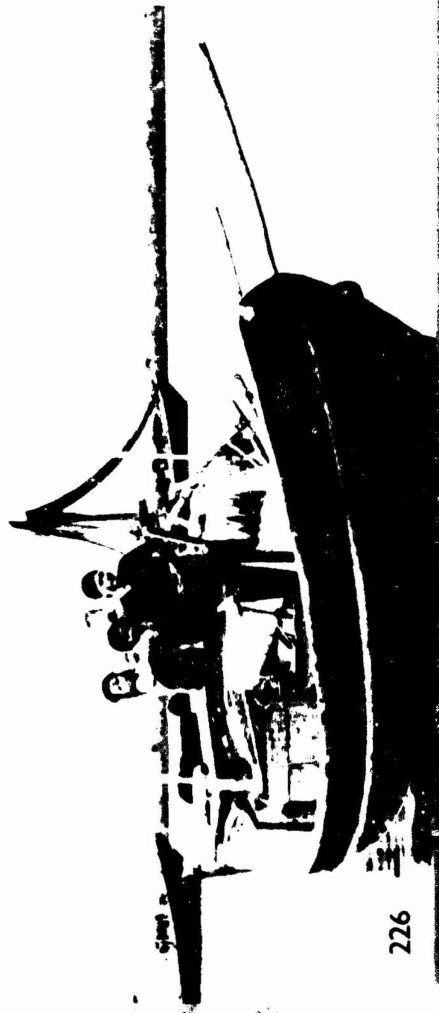


C3-T2-D

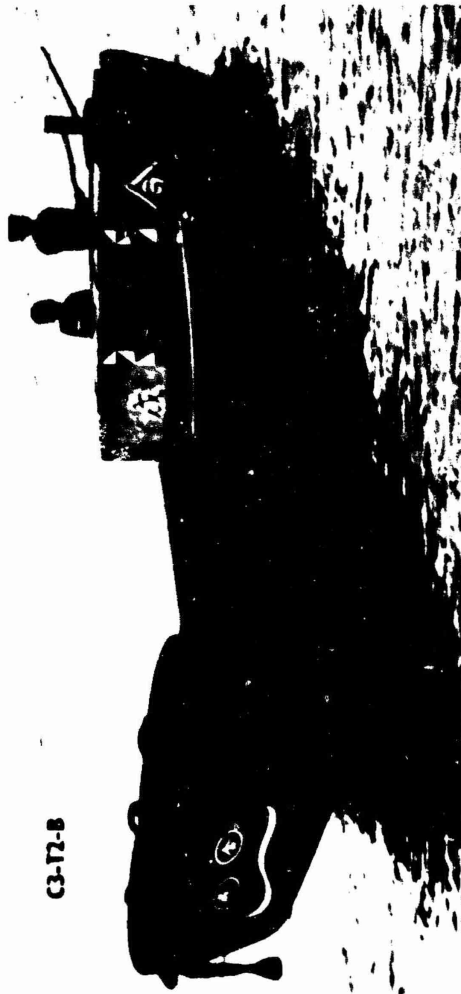


C3-T2-E

C3-T2-C



C3-T2-B





C3-T2-A			TYPE:		Motor Fishing Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:		
8.5 m	2.5 m			1 Diesel		
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:			
Varied			No Overhanging Poop Straight Stern Straight Stern Low Cabin Aft			
OPERATING AREA:						
Song Ong Doc						

General Information

These small motorized fishing boats operate at the mouth of the Song Ong Doc River.

The C3-T2-A are double-enders with a slight rise in the sheer line from the straight, moderately raked stern to the sharply raked, pointed straight bow. A low cabin aft houses the engine. The sides of the cabin are flush with the topside planking, and its roof provides working space. The helmsman sits in a small cockpit just abaft the cabin. The forward section of the hold and a section forward of the cabin are decked with loose planks. Amidships the hold is open for stowing the nets.

The metal rudder and rudderpost turn in a section of pipe fitted in a hole in the sternpost.

C3-T2-A			LOẠI THUYỀN:		Thuyền May Đánh Cá	
ĐÀI:	RỘNG:	TRỌNG TẤN:	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ:		ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	
8.5 m	2.5 m				1 Động-Cá Diesel	
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:			
Thay Đổi						
VÙNG HOẠT ĐỘNG:			Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Thăng Mũi Thăng Mũi Lái Thấp			
Sông Ông Đốc						

Khái-Niệm Đại-Cương

Những thuyền đánh cá nhỏ cỡ dòng cơ này hoạt động tại cửa sông Ông Đốc.

Thuyền C3-T2-A hai đầu đều nhọn, thân thuyền hơi vênh từ lái thuyền thẳng và nhỏ cao và phải đến mũi thẳng và nhọn, dốc. Máy thuyền được đặt trong một mũi thấp phía sau lái. Hai bộng mũi được đóng bằng một với be thuyền. Mũi này là một làm việc của thủy thủ đoàn. Ngay kế sau mũi là một ngăn nhỏ để người lái ngồi lái thuyền. Sàn thuyền phía trước hầm chứa cá và phía trước mũi được đóng bằng những mảnh ván rời. Phần hầm khoang giữa thuyền để lộ thiên dùng chứa lưới.

Thuyền có một bánh lái và một trục bánh lái bằng kim khí. Trục này xoay thuyền trong một ống sát gần trong một lỗ đục trên lỗ lái.

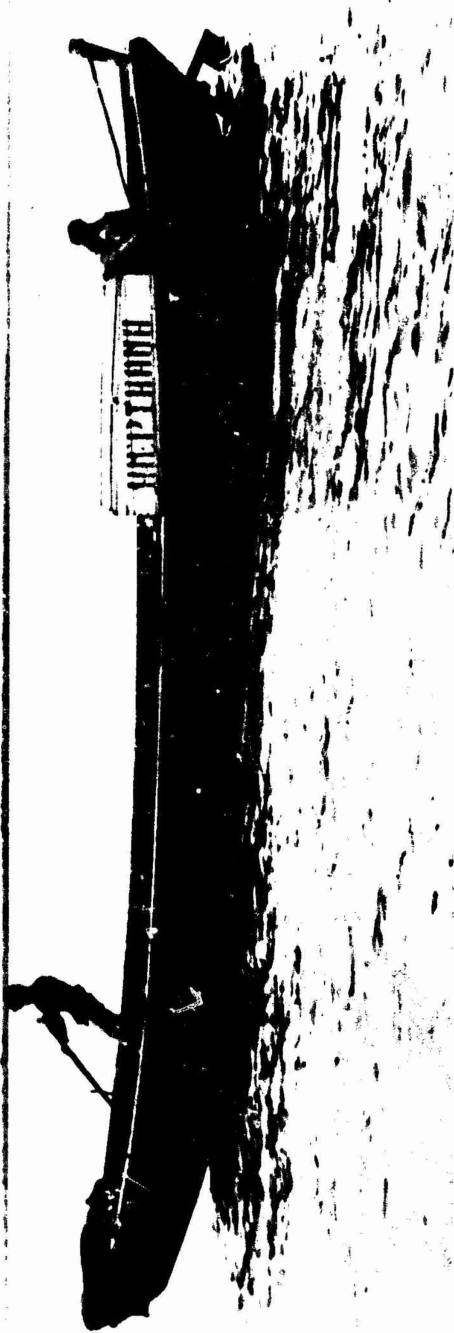
C3 - T2 - A

Small Wooden Dinghy Is Used to Lay and Patrol Nets
Xuồng Gỗ Nhỏ được dùng để thả và kiểm-sát lưới



C3-T2-A Have Style of Eyes Common to Vietnamese Boats in Gulf of Thailand
Thuyền C3-T2-A có Hình Mắt Kiểu Các Thuyền Việt-Nam Trong Vịnh Thái-Lan
Thường Dùng





C3-T2-B				TYPE:		Motor Fishing Boat			
LOA:		BEAM:		GROSS TONS:		DRAFT (loaded):		PROPULSION:	
12 m		2.5 m		12 (est)		1.3 m		1 Diesel	
TYPE OF CATCH/CARGO:						RECOGNITION FEATURES:			
Anchovy, Shrimp						No Overhanging Poop Straight Stern Straight Stem Low Cabin Aft			
OPERATING AREA:									
Kien Hoa Province									

General Information

C3-T2-B are motorized fishing boats found at the mouth of the Ham Luong River in Kien Hoa Province. Few are now in operation.

These boats look like dugouts. They have a low freeboard and a gradual sheer so that the transom stern and the bluff bow are both out of the water. The sides of the low boxlike cabin rest on the gunwales halfway between amidships and the stern. The wooden rudder is fitted to a sturdy rudderpost which turns in a trunk made of two thwart across the top and bottom of the transom.

The front of the cabin and the flat bow are decorated with colorful Chinese characters.

A new C3-T2-B costs about U.S. \$400 with engine installed and can be built by 2 men in a month. The boat is overhauled once a year at a cost of about \$20.

C3-T2-B			LOẠI THUYỀN: Thuyền May Đánh Cá	
ĐÀI: 12 m	RỘNG: 2.5 m	TRỌNG TẤN: 12	TẦM NƯỚC CÓ CHO: 1.3 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Động-Cá Diesel
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Cá Cơm, Tôm			ĐẶC ĐIỂM NHÂN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG:			Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Thẳng Mũi Thẳng Mũi Lái Thấp	
Tỉnh Kiên-Hòa				

Khái Niệm Đại-Cương

C3-T2-B là những thuyền đánh cá có động cơ hoạt động tại cửa sông Ham Luong, tỉnh Kiên-Hòa. Hiện loại thuyền này chỉ còn rất ít.

C3-T2-B giống thuyền độc mộc, phần nổi thấp thân vênh dần về hai đầu khiến bồng lái và mũi thuyền vuông đều nhô lên trên mặt nước. Hai hông mũi hình hộp, thấp, đóng dựa trên hai mạn ở khoảng giữa lái thuyền và khoang giữa thuyền. Bánh lái gỗ gắn vào một trục bánh lái vững chắc. Trục máy xoay trong một ổ chứa tạo thành bởi hai đà ngang đóng trên đầu dưới đáy bồng lái.

Người ta trang-hoàng mặt trước mũi và mũi thuyền phẳng bằng những chữ nho màu-sắc đặc-sắc.

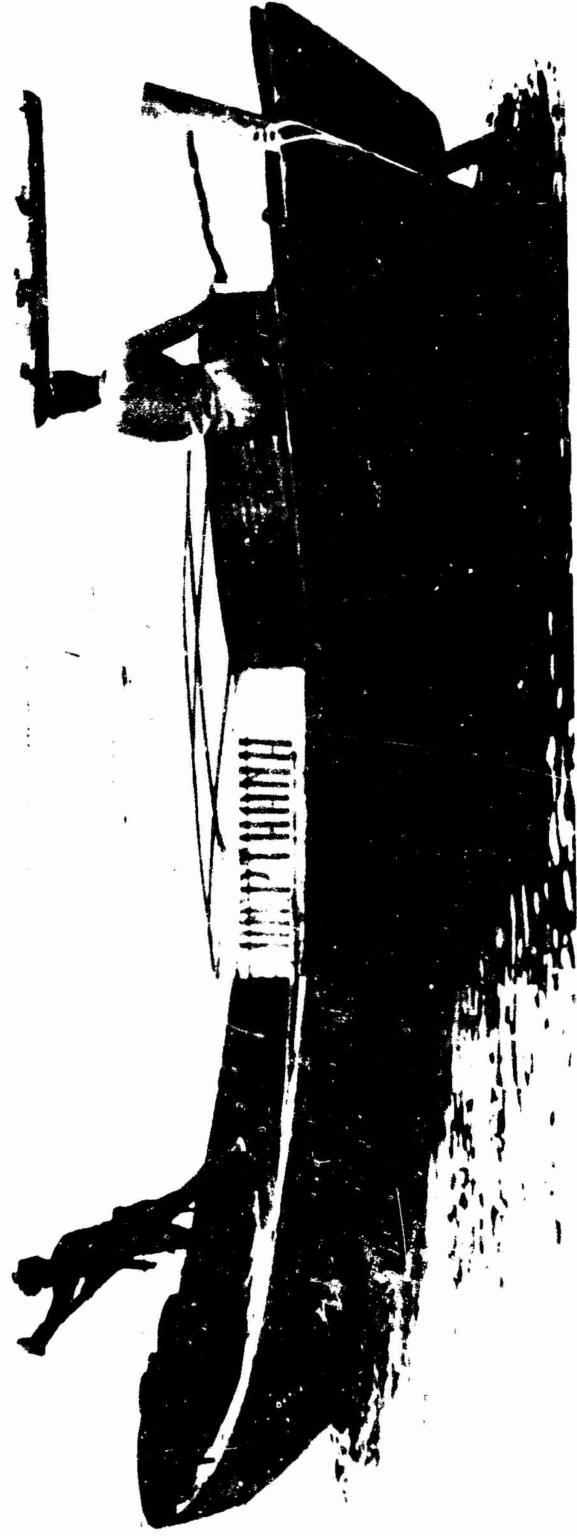
Hai thợ có thể đóng xong một thuyền C3-T2-B trong vòng một tháng, phí tổn khoảng 400 mỹ-kim, kể cả máy. Mỗi năm thuyền phải được tu-bổ một lần và tồn chừng 20 mỹ-kim.

C3-T2-B

(1) C3-T2-B Use Set Nets and Need Not Carry Nets to and From Fishing Grounds
Thuyền C3-T2-B Dùng Lưới Đăng và Không Cần Chở Lưới đến hoặc đi khỏi Vùng Đánh Cá

(2) My Tho Registration of Decorated C3-T2-B is Displayed Above Cabin Entrance
Số Đăng-Bộ tại Mỹ-Tho của Thuyền C3-T2-B Trang-Hoàng Sắc-Sô được Trình-Bày trên Cửa Mui

1



2





C3-T2-C			TYPE:		Motor Fishing Boat
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:	
9 m	2.5 m	5 (est)	0.8 m	1 Diesel	
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:		
Shrimp			No Overhanging Poop Straight Stern Convex Stem Low Cabin Aft		
OPERATING AREA:			Vung Tau/Can Gio		

General Information

C3-T2-C are motorized fishing boats and are registered in Vung Tau. Few in number, they are owned and operated by Catholic families who sometimes live aboard.

C3-T2-C look like large rowboats. They have a low freeboard and a gradual sheer rising from the wide transom stern to a steeply raked pointed bow. A rubbing strake runs the length of the hull.

The low wide cabin covers the width of the boat and is large enough to house the engine and still provide stowage and shelter.

Covered hatches run the length of the boat. The wooden rudder and rudderpost turn in a trunk made of thwarts across the transom. The boat has no eyes.

C3-T2-C			LOẠI THUYỀN:		Thuyền May Đánh Cá
DAI:	RỘNG:	TRỌNG TẤN:	TÂM LƯỢC CÓ CHỖ:	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:	
9 m	2.5 m	5	0.8 m	1 Động-Cơ Diesel	
LOẠI CÁ ĐANH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:		
Tôm			Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Thẳng Mũi Lồi Mũi Lái Thấp		
VÙNG HOẠT ĐỘNG:			Vùng Tàu/Cán Gió		

Khái-Niệm Đại-Cường

C3-T2-C là những thuyền đánh cá có động cơ được đăng-bộ tại Vung-tàu. Số thuyền này chỉ có ít và thuộc quyền sở hữu cũng như sử dụng của những tín đồ Thiên-chúa giáo. Đôi khi gia-đình những người này sống luôn trên thuyền.

Thuyền C3-T2-C trông giống như một chiếc thuyền chèo loại lớn. Mạn thuyền nổi thấp trên mặt nước và thân thuyền cong vênh dần từ búng lái rộng đến mũi thuyền dốc nhọn. Một con lườn chạy dọc suốt bề dài thuyền.

Thuyền có một mũi thấp, rộng, che hết bề ngang thuyền, đủ chỗ vừa để chứa động cơ, vừa để chất hàng và làm chỗ trú ẩn cho thủy thủ đoàn.

C3 - T2 - C

A new C3-T2-C costs about U.S. \$1,000 with engine and can be built in 2 months by five men. Approximately \$25 and one week of downtime are spent twice a year on maintenance.

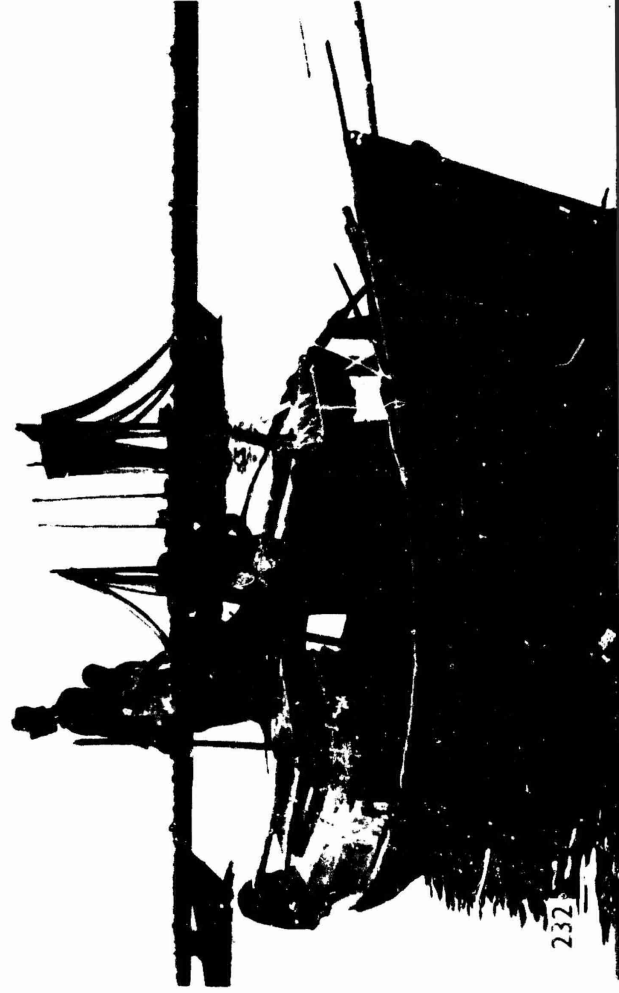
Thuyền có những hầm chứa có nắp đẩy kín chạy dọc suốt bề dài thuyền. Bánh lái và trục bánh lái bằng gỗ xoay chuyển trong một ổ chứa do hai đã ngang đóng trên bững lái tạo thành. Thuyền không có vẽ hình mặt.

Năm người thợ có thể đóng xong một thuyền C3-T2-C trong vòng 2 tháng với phí tổn chừng 2000 mỹ-kim kể cả tiền máy. Việc bảo-trì thuyền mỗi năm phải thực hiện hai kỳ, mất khoảng 15 ngày, tốn chừng 25 mỹ-kim.

C3-T2-C Are Owned by Catholic Refugees, and the Entire Family Often Lives Aboard

Thuyền C3-T2-C thuộc Quyền Sở-Hữu của những Người Công-Giáo Di-Cứ và Toàn Thể Gia-Đình thường Sống Luôn Trên Thuyền

Cabin of C3-T2-C Houses Engine and Provides Living Space
Mũi Thuyền C3-T2-C dùng Chứa Máy và Làm Chỗ ở





C3-T2-D				TYPE:		Motor Fishing Boat			
LOA:	12 m	BEAM:	2.5 m	GROSS TONS:	15 (est)	DRAFT (loaded):	0.5 m	PROPULSION:	1 Diesel
TYPE OF CATCH/CARGO:				Varied		RECOGNITION FEATURES:			
OPERATING AREA:				No Overhanging Poop Straight Stern Convex Stem Low Cabin Aft					
Phan Ri Vung Tau									

General Information

C3-T2-D are large motorized fishing vessels that operate near Phan Ri. They belong to Chinese refugees who fled the Mon Cay region of North Vietnam after the partition of 1954. Some may still be operating near Mon Cay.

The C3-T2-D are recognized by a pronounced sweep of the sheer from a low rake at the spoon-shaped pointed bow to a steep angle at the stern. The sweep is accentuated by a rubbing strake which runs from a point low on the bow to the top of the sternposts. The low cabin aft is often concealed by the high bulwarks. A crew shelter supported by four posts often covers the afterdeck.

The planking of the keelless round-bilge hull is fastened to the stern at the sides of the transom and extends above it, leaving the

C3-T2-D				THUYỀN:	
ĐÀI:		RỘNG:	TRONG TẮN:	Thuyền May Đánh Cá	
12 m		2.5 m	15	TÊN NƯỚC CỎ CHƠ:	
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:		Thay Đổi		0.5 m	
VÙNG HOẠT ĐỘNG:		Phan-Rí Vũng Tàu		ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:	
				1 Động-Cô Diesel	
				ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
				Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Thẳng Mũi Lồi Mũi Lái Thấp	

Khái-Niệm Đại-Cương

C3-T2-D là những thuyền đánh cá lồi có động cơ hoạt động gần Phan-Rí. Số thuyền này thuộc quyền sở hữu của những người Trung-Hoa di-cư rời bỏ vùng Mon Cay, Bắc Việt, sau ngày Việt-Nam bị chia đôi năm 1954. Có thể còn một vài thuyền hiện hoạt động gần Mon Cay.

Đặc điểm hình dáng, dễ nhận của thuyền là thân thuyền cong vênh lên từ mũi thuyền nhọn và hơi dốc giống như chiếc muỗng đến cuối đỉnh lồi lái. Mũi thấp phía sau lái thuyền thường bị mạn thuyền cao che khuất. Trên boong lái thường có một lều chống bằng bốn cọc dùng làm nơi trú ẩn cho thủy thủ đoàn.

Vỏ thuyền thuộc kiểu kiến trúc có lườn tròn, không lạt-ký và ván thuyền được đóng vào hai cạnh bững lái tại lồi lái. Số ván này nhô cao lên bên trên bững lái, khiến lồi lái bị chừa trống. Một lan-can đặt

C3-T2-D

stern open. A big thwartships rail holds the block and tackle used to hoist and lower the heavy rudder which slides in a transom trunk.

A new C3-T2-D costs about \$3,000 without engine (which often costs as much as the boat) and takes approximately 2 months to build. The bottom is charred monthly to kill woodworms. Yearly maintenance costs about \$10.

Powerful Engine of C3-T2-D Is Housed in Low Cabin Located Slightly Aft of Amidships

ngang thân thuyền có gắn một bộ chốt và mộng dùng để nâng cao hoặc hạ thấp chiếc bánh lái nặng dọc theo ổ chứa trong búng lái.

Người ta có thể đóng xong một thuyền C3-T2-D trong vòng 2 tháng với phí tổn chừng 3000 mỹ-kim chưa kể tiền động-cơ (thường tiền động-cơ cũng ngang với tiền thuyền). Hàng tháng người ta phải đốt vỏ thuyền để trừ mọt. Việc bảo-trì hàng năm tốn chừng 10 mỹ-kim.

Động-Cơ rất mạnh của Thuyền C3-T2-D được đặt hong Mui Thập hồi gùa về phía sau Khoang Giữa Thuyền





C3-T2-E			TYPE:		Motor Fishing Boat
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:	
8.9 m	2.3 m		0.7 m	1 Diesel or Gasoline Engine	
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:		
Varied			No Overhanging Poop Straight Stern Convex Stem Low Cabin Aft		
OPERATING AREA:			Nha Trang/Phan Rang/Hon Khoi		

General Information

C3-T2-E are small motorized fishing boats which operate in the Nha Trang Phan -Rang area. Many are registered as motorized sailboats.

Like the C3-T2-C, the C3-T2-E resemble large rowboats. The hull has a slight sheer from the low transom stern to the sharply raked pointed bow. Some boats have small elongated eyes on the bows.

The small cabin just abaft amidships can house only the engine, but sometimes is large enough to shelter one or two men in addition. Loose decking covers the after section of the bilge, but the forward section is left open to stow the nets and catch. Some C3-T2-E have a wooden rudder and rudderpost which turns on pintles and gudgeons and can be easily unshipped. Other C3-T2E employ an "inboard-

C3-T2-E			LOẠI THUYỀN:		Thuyền Máy Đánh Cá
ĐÀI:	RỘNG:	TRỌNG TẤN:	TÀM NƯỚC CỎ CHƠ:	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:	
8.9 m	2.3 m		0.7 m	1 Máy Diesel hay Máy Chạy Xăng	
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:			ĐẶC ĐIỂM NHÂN DẠNG:		
Thay Đổi			Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Thẳng Mũi Lồi Mũi Lái Thấp		
VÙNG HOẠT ĐỘNG:			Nha-Trang/Phan-Rang/Hòn Khoi		

Khái-Niệm Đại-Cương

C3-T2-E là những thuyền đánh cá nhỏ có động cơ hoạt động trong vùng Nha-Trang-Phan-Rang. Nhiều chiếc được đăng bộ với tính cách là thuyền buồm có gắn máy.

Cũng như thuyền C3-T2-C, thuyền C3-T2-E trông giống loại thuyền chèo lớn. Thân thuyền hơi vênh cong từ búng lái thấp đến mũi thuyền dốc nhọn. Một vài thuyền có vẽ hình mắt dài ở đằng mũi.

Mũi thuyền nhỏ nằm ngay phía sau khoảng giữa thuyền đôi khi chỉ vừa để chứa động-cơ song nhiều lúc cũng đủ thêm chỗ làm nơi trú-ân cho một hay hai thủy thủ. Sàn thuyền ở phía lái được đóng bằng ván rời song phía mũi được để lộ thiên để chứa lưới và cá. Một vài thuyền C3-T2-E có một bánh lái và trục bánh lái bằng gỗ xoay thuyền trong một hệ-thống chốt và bản lề. Bánh lái này có thể được

C3-T2-E

outboard" engine which steers by changing the direction of the propeller thrust. A post at either quarter is used for lashing the sweep.

New C3-T2-E cost about U.S. \$150 and a small engine costs a like amount. Owners spend \$60 a year for monthly maintenance. Yearly downtime totals approximately one and a half months.

1



tháo ra khỏi thuyền một cách dễ dàng. Một số thuyền C3-T2-E khác dùng loại động-cơ gắn "nửa trong nửa ngoài" thuyền. Động cơ này lái thuyền bằng cách thay đổi hướng đẩy của chân vịt. Một chiếc cọc được đóng ở khoang thuyền gần mũi hoặc lái để buộc mái chèo.

Một thuyền C3-T2-E mới giá chừng 150 mỹ-kim. Động-cơ giá cũng vào khoảng đấy. Chủ thuyền hàng năm phải tiêu chừng 60 mỹ-kim để tu-bổ thuyền hàng tháng. Tổng cộng thời gian hàng năm thuyền phải ngừng hoạt động để tu-bổ vào khoảng một tháng rưỡi.

(1) Tiller on Inboard-Outboard Engine of C3-T2-E Steers Boat by Changing Direction of Propeller Wash

(2) Other C3-T2-E Have More Common Inboard Engine in Low Compartment

(1) Cần Tay Lái Trên Thuyền C3-T2-E Loại Gắn Mũi Nửa Trong Nửa Ngoài Lái Thuyền Bằng Cách Chuyển Hướng Chân Vịt

(2) Một Loại Thuyền C3-T2-E Khác Thường Gắn Mũi Trong Một Phòng Thấp Bên Trong Thuyền

2



Propulsion System

Most C3-T2 are powered by 1- or 2-cylinder diesel engines of about 10 hp which have 10-liter fuel tanks. However, C3-T2-D Chinese-refugee boats are usually powered by 60- to 120-hp diesels with 4 or 6 cylinders.

Many C3-T2-E have an unusual "inboard-outboard" propulsion system in which a small 6- to 10-hp engine is mounted inside the boat and power is transmitted through a multiple-belt drive to an assembly mounted outboard on the stern. The outboard assembly consists of a vertical drive shaft encased in a metal sleeve, a propeller, and the necessary power-transmission gears. The metal drive shaft casing can be rotated from side to side by a tiller. The direction of the thrust of the propeller rotates with the shaft casing and effects the steering.

The outboard assembly can be pivoted over the gunwale, thereby raising the propeller and rudder from the water.

Hệ-Thống Đẩy Thuyền

Đa-số thuyền C3-T2 dùng loại động cơ 1 hay 2 xy-lanh, mạnh chừng 10 mã lực. Những động-cơ này có bình nhiên liệu chứa được 10 lít. Tuy nhiên, những thuyền C3-T2-D của những người Trung-Hoa di-cư thường dùng máy diesel có 4 hay 6 xy-lanh, mạnh từ 60 đến 120 mã-lực.

Nhiều thuyền C3-T2-E có một hệ-thống máy gắn "nửa trong nửa ngoài" thuyền. Trong hệ thống này, một động-cơ nhỏ mạnh từ 60 đến 10 mã-lực được đặt bên trong thuyền và sức máy được một hệ-thống dây truyền-lực chuyển đến một bộ kết hợp đặt trên lái phía bên ngoài thuyền. Bộ kết hợp này có một cây lap thẳng đứng, đặt bên trong một ống kim-khí, một chân vịt và một bộ truyền lực cần thiết. Ống kim khí chứa cây lap có thể được một cần lái điều khiển xoay chuyển từ bên này sang bên kia. Hướng đẩy của chân vịt cũng xoay theo ống này và làm đổi hướng thuyền.

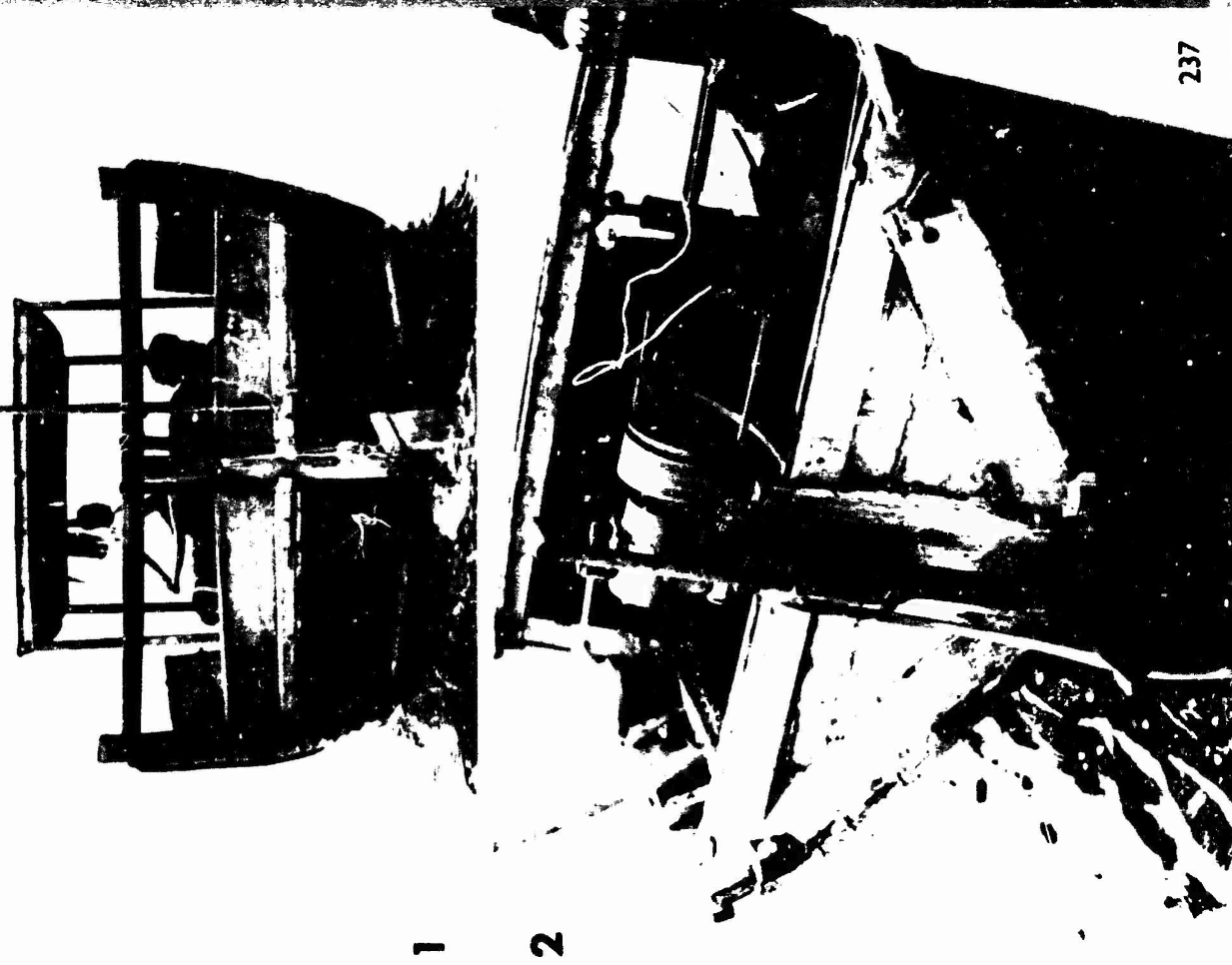
Bộ kết hợp gắn bên ngoài thuyền có thể được xoay vào bên trên mạn thuyền và nhắc chân vịt cùng bánh lái lên khỏi mặt nước.

(1) Heavy Barn-Door Rudder of C3-T2-D Is Raised by Block and Tackle Suspended From Thwart Between High Bulwarks

Bánh Lái Nặng Hình Cửa của Thuyền C3-T2-D được Nâng Cao bằng Một Hệ-Thống Chốt và Móng Treo trên Đà Ngang đóng giữa Hai Mạn Thuyền Cao

(2) Outboard Assembly of Inboard-Outboard Engine Is Hinged at Sternpost to Raise Propeller

Bộ Kết-Hợp Đặt Bên Ngoài Thuyền trong Hệ-Thống Máy Đặt Nửa Trong Nửa Ngoài được Buộc Thông trên Lái Lái để Kéo Chân Vịt lên



C3-T2

Operational Information

The fishing methods used depend upon the operating area. C3-T2-A and C3-T2-E are gill netters, C3-T2-B work stationary set nets, C3-T2-C are trawlers, and C3-T2-D work in pairs using large lift nets between them.

Drift gill nets are used at the mouth of a river during ebb tide when the fish are being swept to sea. C3-T2-A are found among the gill netters at Song Ong Doc. During the fishing operation, the engine is shut down.

C3-T2-B fish at the conical set nets located about 1.5 miles east of the mouth of the Ham Luong River. They normally put to sea in midafternoon and return to port at about 0800 with approximately 300 kg-15 or 16 baskets of small fish, including shrimp and anchovy. The maximum speed of the boat is about 3 kt.

C3-T2-C trawl for shrimp in the Vung Tau bay area inshore near Can Gio. They put to sea about 0500 and work until late afternoon. They net about 70 kg per day. These boats can make about 6 kt. Most are operated by Catholics who do not fish on Sunday.

C3-T2-E fish at night and commonly use a 150-m-long encircling gill net. Some boats put to sea in midafternoon and return the following

Night's Catch at Set Nets Is Stowed in Baskets for Early Morning Trip to Market on C3-T2-B

Trên Thuyền C3-T2-B Người Ta Chứa Cá Đánh được Bằng Lưới Đang Vào Ban Đêm Trong Mùng để Táng Sáng Chở đến Chợ



morning; others divide this period in half and either return to port late at night or do not put to sea until after midnight. The catch usually weighs about 20 kg. Some of these boats fish at a lagoon at Hon Khoi, about 20 miles north of Nha Trang.

Cách Thúc Hoạt Động

Phương pháp đánh cá của thuyền thay đổi tùy theo vùng hoạt động. Thuyền C3-T2-A và C3-T2-E dùng lưới bển; C3-T2-B dùng lưới đứng đặt cố định; C3-T2-C dùng lưới giã, C3-T2-D hoạt động từng cặp một, dùng một lưới mảnh lớn kéo kéo giữa hai thuyền.

Loại lưới bển thả vào cửa sông tại các cửa sông vào lúc thủy triều xuống để chặn bắt số cá bị cuốn trôi ra biển. Thuyền C3-T2-A sử dụng loại lưới bển này tại sông Ông Đốc. Khi thả lưới người ta thả máy thuyền.

Thuyền C3-T2-B dùng lưới đẩy đặt khoảng 1 dặm rưỡi về phía đông của sông Hàm Luông. Thuyền thường ra khơi vào buổi chiều và trở về bển vào khoảng 0800 giờ sáng hôm sau với một số cá đánh được vào khoảng 300 ký - chừng 15 hay 16 giỏ - gồm có những loại cá nhỏ, tôm và cá cơm. Tốc độ tối đa của thuyền vào khoảng 3 gút.

Thuyền C3-T2-C dùng lưới giã bắt tôm trong vùng Vung Tàu và gần Cần Giuộc. Thuyền ra khơi vào khoảng 5 giờ sáng và hoạt động cho đến tận xế chiều. Mỗi ngày thuyền đánh được khoảng 70 ký tôm. Thuyền này có thể chạy được 6 gút một giờ. Đa số thuyền này thuộc quyền sở hữu của những người theo Thiên-chúa giáo và không hoạt động vào ngày Chủ-nhật.

Thuyền C3-T2-E thường dùng một lưới bển đánh bao dài chừng 150 m để đánh cá ban đêm. Một vài thuyền ra khơi vào buổi chiều và trở về vào sáng hôm sau; một số thuyền khác chưa khoảng thời gian này ra làm hai phiên, hoặc trở về vào lúc khuya hoặc chỉ ra khơi sau mười hai giờ đêm. Số cá bắt được vào khoảng 20 ký. Một số thuyền này đánh cá tại một đầm ở Hòn Khoai, cách Nha-trang chừng 20 dặm về phía bắc.

Bốn loại thuyền C3-T2 trở về bển hàng ngày không có mang theo nước đá. Tuy nhiên, đôi lúc thuyền C3-T2-D ở lại ngoài biển nhiều ngày, dùng một lưới mảnh lớn đánh cá từng cá từng hai thuyền một trang phạm vi 30 dặm cách Phan-Rí. Thường thuyền có thể đánh được đến

These four kinds of C3-T2 which return to port daily do not carry ice. However, C3-T2-D sometimes remain at sea for several days, usually operating within 30 miles of Phan Ri and fishing in pairs with a large lift net. They often net as much as 1,000 kg in a day's work and return to port. However, they carry provisions and ice to preserve the catch and remain at sea for as long as 5 days if the fishing is poor.

Equipment

Of the five kinds of C3-T2, the C3-T2-D is distinguished by being large and well equipped for a Vietnamese wooden-hulled craft. Although it carries no navigation or communications gear, it displays running lights, employs engine-driven bilge pumps, and carries two metal anchors. Metal drums contain extra fuel and water; automobile tires serve as fenders.

The other C3-T2 carry little equipment but fishing gear. Since the C3-T2-B fish at the conical set nets, they do not even carry nets. The boats generally have either a lantern or torch to mark their position at night. The single metal anchor is attached with 30 to 100 m of manila line. They carry no bilge pumps.

1000 ký cá nội trong một ngày và trở về bến. Tuy nhiên nếu chỉ đánh được ít cá, thuyền có thể ở lại ngoài biển lâu đến 5 hôm vì có mang theo đủ lương thực và nước đá để ướp cá.

Dụng-Cụ Trang-Bị

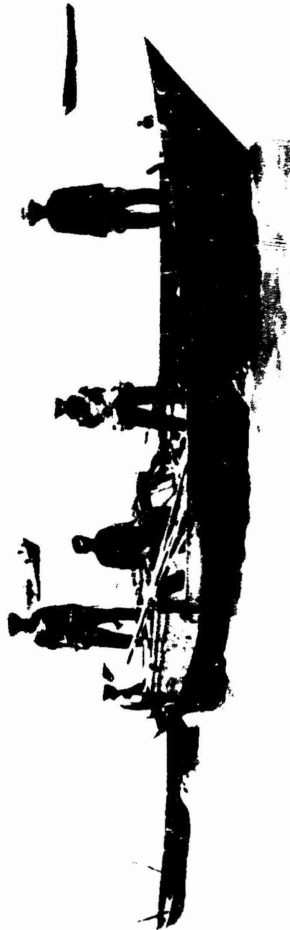
Trong tất cả năm loại thuyền C3-T2, thuyền C3-T2-D là đáng chú ý hơn cả vì thuyền này lớn và trang-bị đầy đủ hơn hết so với những thuyền Việt-Nam vỏ gỗ khác. Mặc dù không có dụng cụ hải-hành hoặc liên lạc, thuyền có đèn đi biển, xử dụng bơm máy do động cơ thuyền vận chuyển và mang theo hai neo bằng kim-khí. Các thùng phuy được dùng để dự trữ nhiên-liệu và nước uống; vỏ xe hơi dùng làm trái độn.

Các thuyền C3-T2 khác không có trang-bị nào ngoài các ngư cụ. Thuyền C3-T2-B dùng lưới đáy đặt sẵn nên, không mang theo cá lưới. Thuyền thường dùng đèn lồng hoặc đuốc để đánh dấu vị-trí ban đêm. Thuyền có một neo bằng kim-khí có buộc từ 30 đến 100 m dây gai. Thuyền không có bơm lườn.

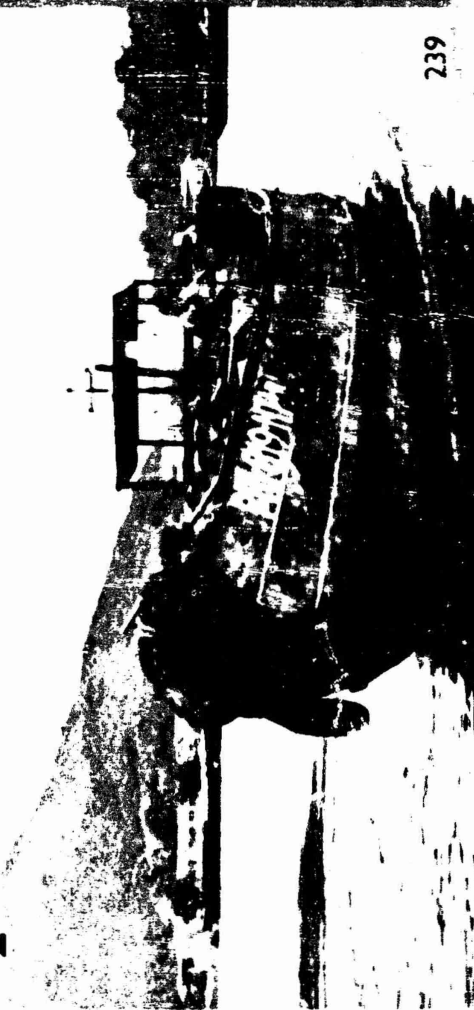
Thuyền C3-T2 thường không mang theo đồ cấp cứu. Trên một vài thuyền, người ta có thể dùng số phao để bủa lưới vào việc cấp cứu

- (1) C3-T2-A Towing Dinghy Used for Laying and Patrolling Nets
Thuyền C3-T2-A Kéo Theo Xuồng Nhỏ để thả và Kiểm-Soát Lưới
- (2) Drums on Deck of C3-T2-D Hold Water and Fuel Reserves
Thùng Phuy đặt trên Boong Thuyền C3-T2-D dùng Chứa Nước và Nhiên-Liêu Phụ-Trợ

1



2



C3-T2

C3-T2 do not normally carry safety equipment. On some vessels, floats that are used in the fishing operation can be used in an emergency; the drift gill netters tow a dinghy which can serve as a lifeboat.

Crew

The crews of C3-T2 have widely varied backgrounds. On the C3-T2-A, C3-T2-B, and C3-T2-E the crewmen are usually Buddhists with less than a primary school education, and little money. C3-T2-C are owned and operated by Catholic families who sometimes live on board. They, too, have little money and education.

In contrast, the Chinese Buddhist refugees who own the C3-T2-D are generally considered to be well-to-do.

Secured on Transom by Pintles and Gudgeons, Light Rudder of This C3-T2-E Can Be Readily Unshipped

Bánh Lãi Nhẹ cưỡi Thuyền C3-T2-E này được Gắn trên Bững Lãi bằng Chốt và Bắn Lẻ và Có Thể được Tháo Ra Khỏi Thuyền Dễ-Dàng



khi hữu sự. Những thuyền dùng lưới bén thả trôi có kéo theo một xuồng nhỏ có thể làm xuồng cứu nguy.

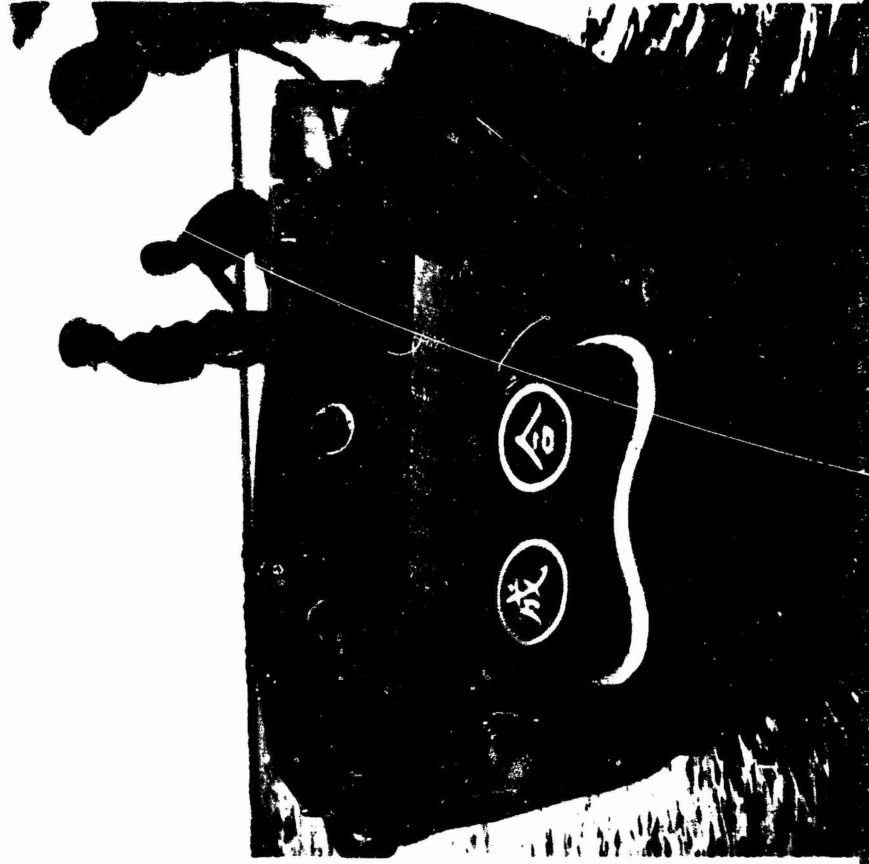
Thủy-Thuần Đoàn

Thấy thủy đoàn thuyền C3-T2 thuộc nhiều giới rất khác nhau. Trên những thuyền C3-T2-A, C3-T2-B và C3-T2-E thủy thủ thường là người theo Phật-giáo, nghèo, trình độ học vấn dưới bậc tiểu học. Thuyền C3-T2-C thuộc quyền sở hữu và sử dụng của những gia đình theo Thiên-chúa-giáo. Những gia đình này đôi khi sống luôn trên thuyền. Họ cũng thuộc giới ít tiền, ít học.

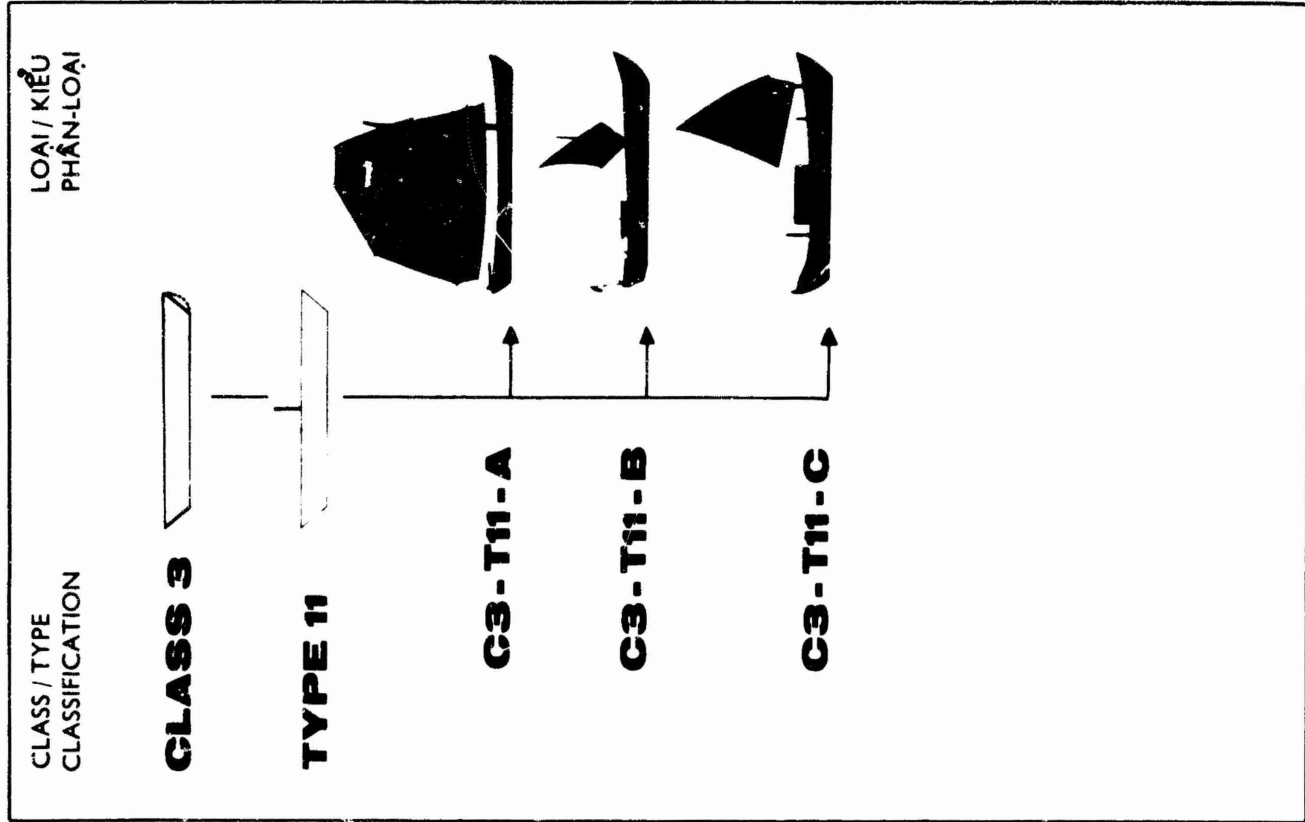
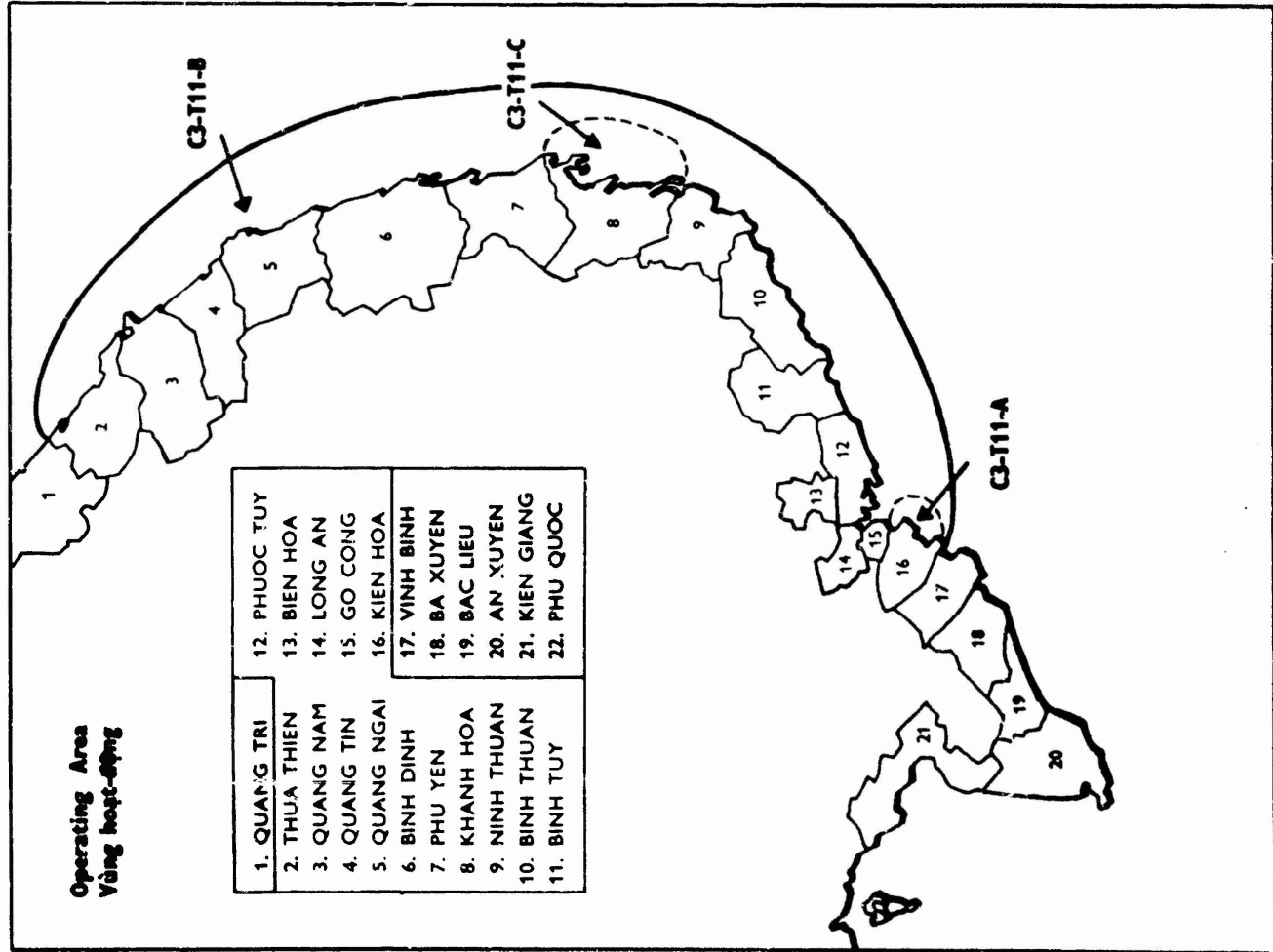
Trái ngược lại, những người Trung-Hoa di-cử theo Phật-giáo, chủ sở thuyền C3-T2-D, thì thường được coi như là hạng khá-giá.

Unusual Bluff Bow of C3-T2-B Is Decorated With Chinese Characters and Trimmed Hawseholes

Thuyền C3-T2-B có Kiểu Mũi Phẳng Khắc Thường được Trang-Hoàng với Chữ Hán và Lỗ Dây Neo có Viên

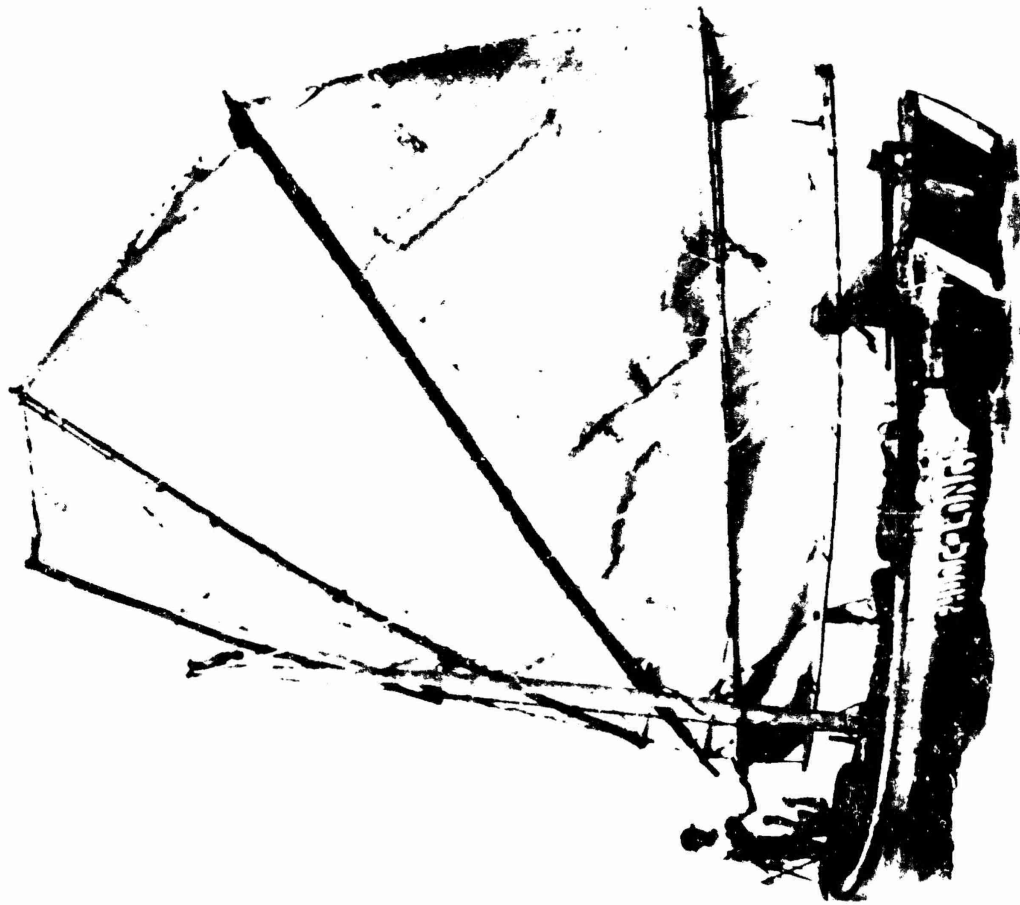


CLASS 3 - TYPE 11

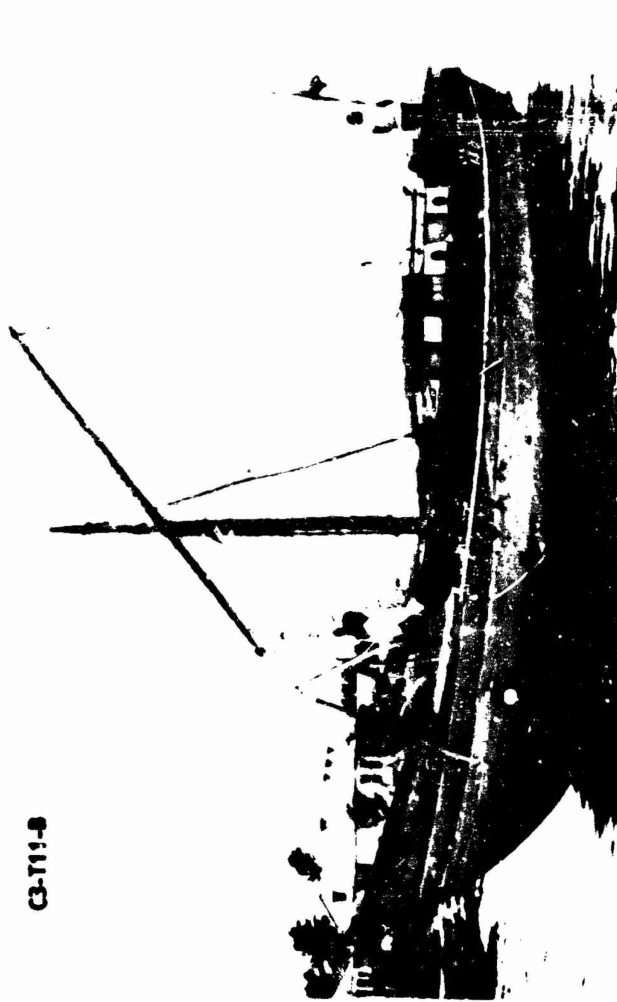


C3-T11

G-111-A

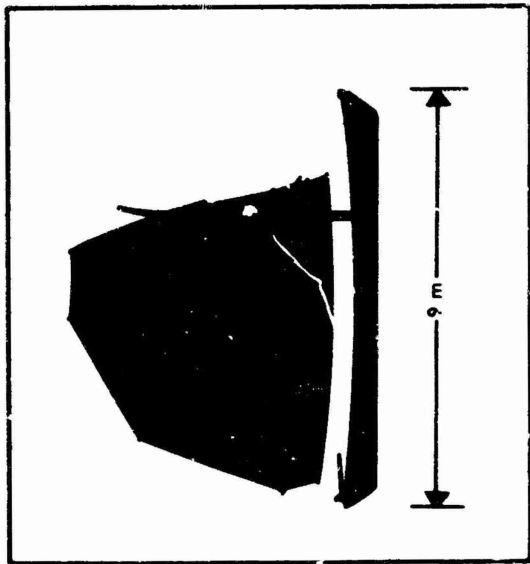
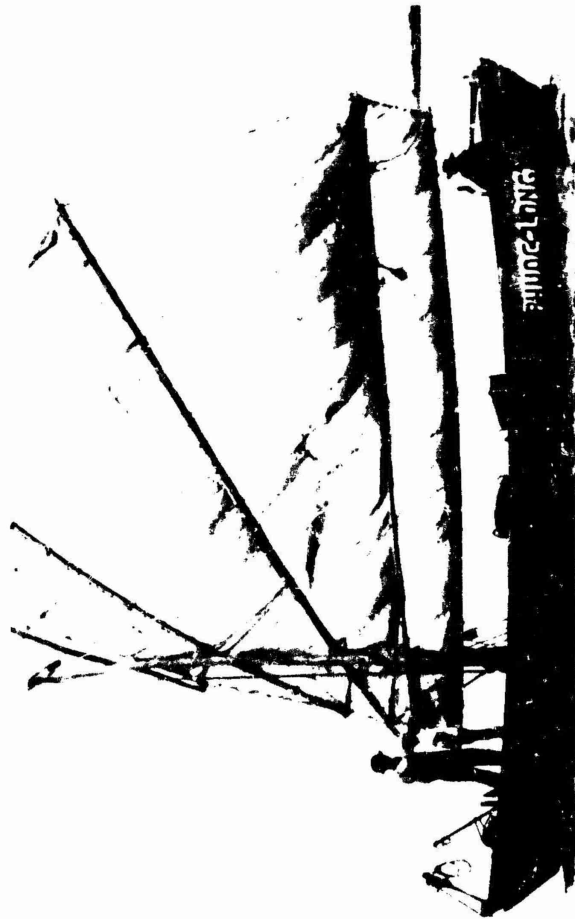


G-111-B



G-111-C





C3-T11-A		TYPE: Motor-Sailer Fishing Boat	
LOA: 9 m	BEAM: 2 m	DRAFT (loaded):	PROPULSION: 1 Sail
TYPE OF CATCH/CARGO: Anchovy and Small Fish		RECOGNITION FEATURES:	
OPERATING AREA: Kien Hoa Province		No Overhanging Poop Straight Stern One Sail	

General information

C3-T11-A are small sailing boats which fish the waters off Kien Hoa Province. They are not numerous.

This boat is a beamy sailer with planked hull. It can be recognized by its low free-board, slight crescent sheer, and steeply raked ends. It has a bluff bow and a transom stern. The rudderpost is secured to two thwarts across the transom.

The unusual fully battened fiber lugsail is cut with a short luff and a fanlike leach. The boom is considerably longer than the mast and nearly as long as the boat itself.

C3-T11-A		LOẠI THUYỀN: Thuyền Buồm Đánh Cá	
DÀI: 9 m	RỘNG: 2 m	TRỌNG TẤN:	TẦM NƯỚC CỎ CHỜ: 1 Buồm
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Cá Cẩm Và Những Loại Cá Nhỏ		ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG: Không Có Boong Lái Nhỏ Ra Lái Thẳng Sóng Mũi Thẳng Mặt Buồm	
VÙNG HOẠT ĐỘNG:			
Tỉnh Kiên-Hòa			

Khái-Niệm Đại-Cương

C3-T11-A là những thuyền buồm đánh cá nhỏ hoạt động trong vùng biển tỉnh Kiên-Hòa. Số thuyền này chỉ có ít.

Đây là một loại thuyền buồm vỏ gỗ, thân thuyền rộng. Đặc điểm hình dáng của thuyền là mạn thuyền nổi thấp trên mặt nước, thân thuyền hơi vênh cong và hai đầu thuyền dốc cao. Mũi thuyền phẳng và lái thuyền thuộc loại có bững ngang. Trục lái thuyền được hai đầu ngang trên bững lái giữ vững.

Cánh buồm bằng đệm hình tứ-giac có đóng rệp suốt bề ngang khác thường của thuyền này có cạnh trước ngắn và cạnh sau dài giống hình chiếc quạt. Cản nấc buồm dài hơn cột buồm rất nhiều, gập như dài bằng thân thuyền.

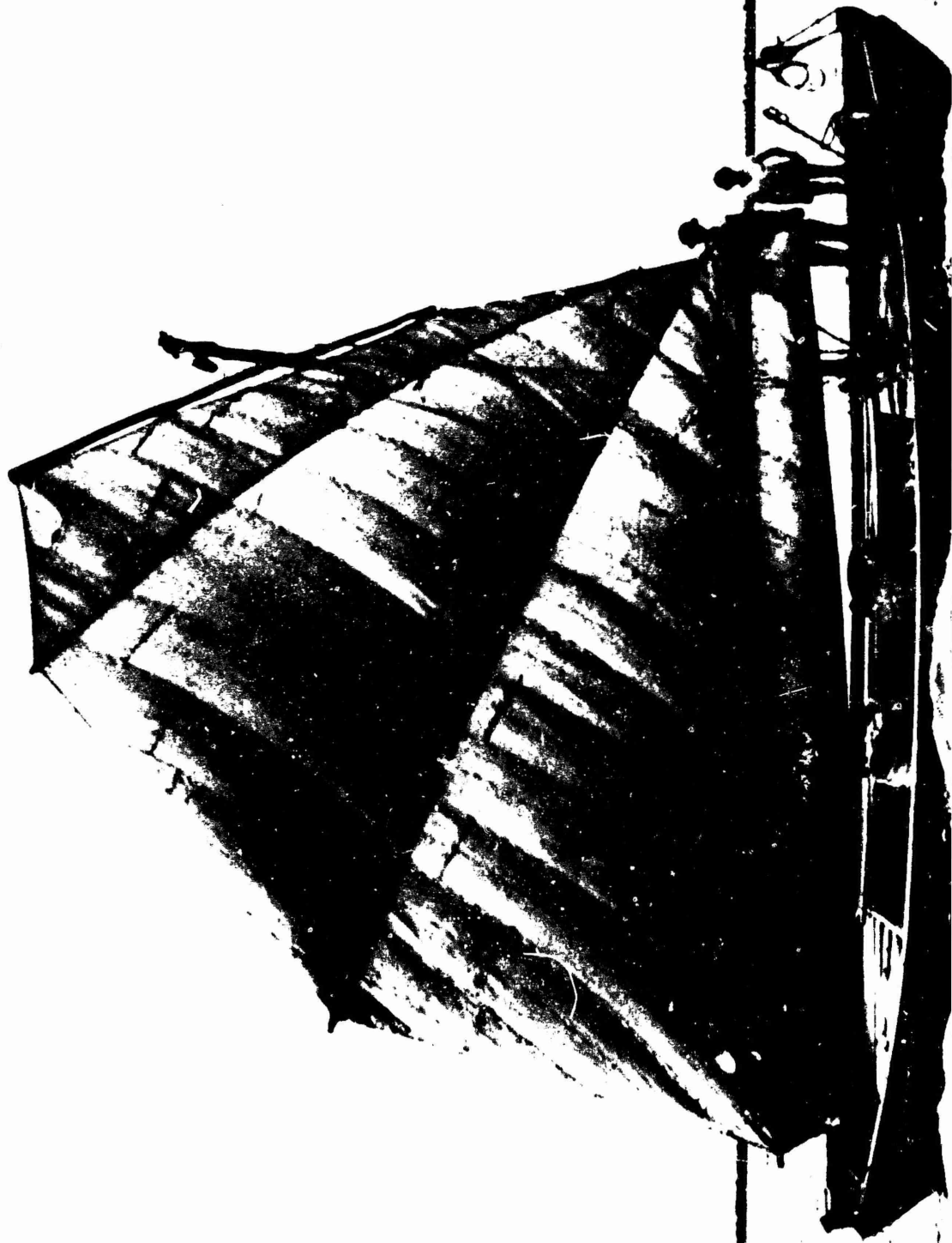
C3-T11-A

A new C3-T11-A costs approximately U.S. \$300. It can be constructed by 2 men in about 1 month. Its wooden hull must be scraped and recaulked at least once a year. The sails last from 3 to 6 months. Yearly maintenance costs about \$20, excluding sail replacement.

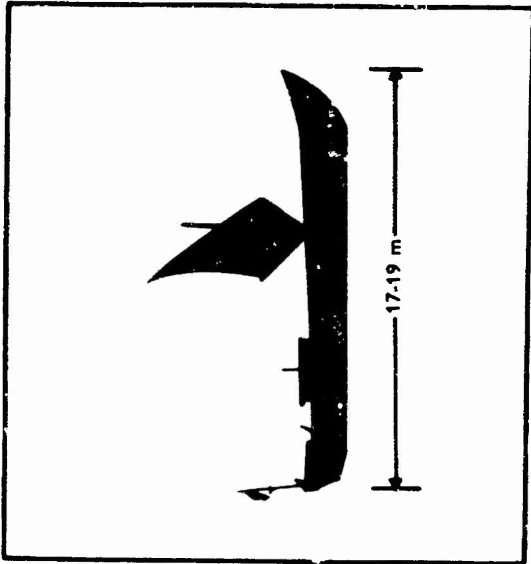
Một thuyền C3-T11-A mới giá vào khoảng 300 mỹ-kim. Hai thợ có thể đóng xong thuyền trong vòng một tháng. Vỏ thuyền bằng gỗ cần được cạo và xam trét lại mỗi năm ít nhất là một lần. Buồm có thể dùng lâu từ 3 đến 6 tháng. Phí tổn bảo-trì bằng năm tốn chừng 20 mỹ-kim, chưa kể tiền thay buồm.

C3-T11-A Works Set Nets and Stows Catch in Baskets for Morning Trip to Market

Thuyền C3-T11-A Đánh Cá bằng Lưới Đăng và Chứa Cá trong Mùng để Chở Đến Chợ vào Buổi Sáng



C3-T11-B



C3-T11-B		Type: Motor-Sailer Cargo Boat	
LOA:	BEAM:	GP/GSS TONS:	DRAFT (loaded):
17.19 m	2.5-4 m	45 (est)	2 m (est)
TYPE OF CATCH/CARGO:		PROPULSION:	
OPERATING AREA:		1 Diesel and 1 Sail	
		RECOGNITION FEATURES:	
Based in Phan Rang		No Overhanging Poop	
		Straight Stern	
		Straight or Convex Stem	
		One Sail	

General Information

C3-T11-B are large motorized cargo boats which carry an auxiliary sail. They operate from the Phan Rang area and are not numerous.

C3-T11-B are recognized by their high freeboard, high laterally rounded counter stern, and slight sheer to the pointed bow. A small standing lugsail is slung from a short mast forward of amidships.

A low cabin just aft of amidships houses the engine and provides space for the crew. Sections of the bulwarks amidships can be removed for easier cargo handling.

C3-T11-B		LOẠI THUYỀN: Thuyền Buồm Chở Hàng Hóa Có Máy	
DÀI:	RỘNG:	TRỌNG TẤN:	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ ĐỖ ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:
17-19 m	2m 5-4 m	45	2 m 1 Máy Diesel Và Một Buồm
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:		ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG:		KHÔNG CÓ BOONG LÁI NHỎ RA	
		LÁI THẲNG	
		SẮNG MŨI THẲNG HOẶC LÁI RA	
		MỘT BUỒM	
		Căn Cứ Tại Phan Rang	

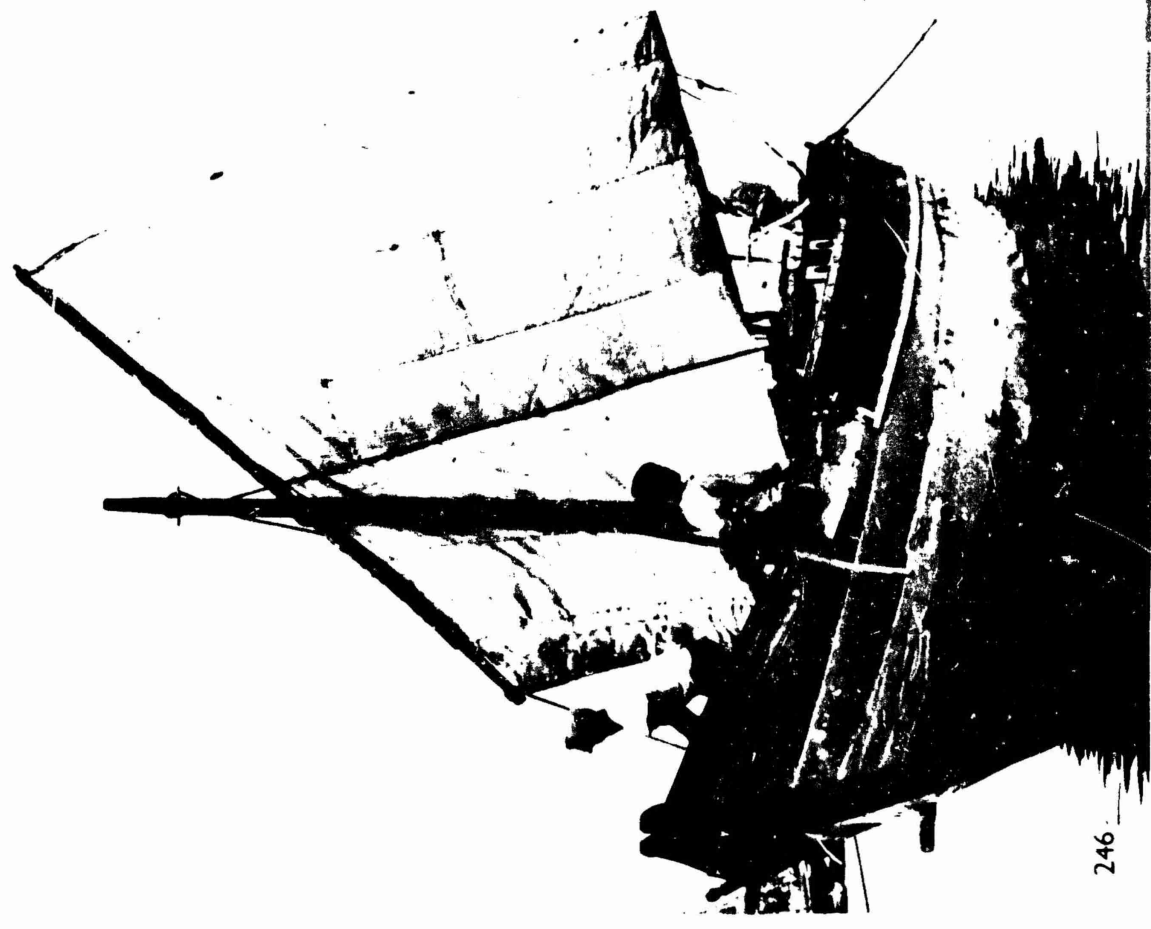
Khái-Niệm Đại-Cường

C3-T11-B là những thuyền chở hàng lớn có động-cơ và mắc thêm một cánh buồm phụ. Thuyền hoạt động trong vùng Phan Rang. Số thuyền nay hiện chỉ còn ít.

Đặc điểm hình dáng của thuyền C3-T11-B là mui thuyền nổi cao trên mặt nước, lái thuyền cong và thân thuyền hơi dốc lên về phía mũi thuyền nhọn. Gân mui có một cột buồm ngắn để mắc một lá buồm tứ-giác thẳng đứng loại nhỏ.

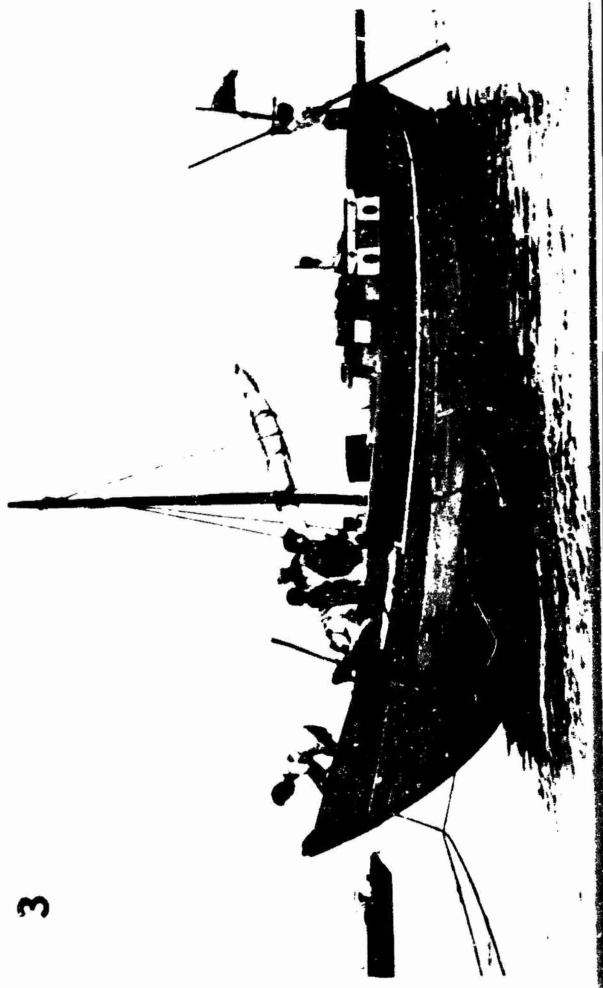
Gân lái thuyền có một mui thấp để chứa động-cơ và làm chỗ trú ẩn cho Thủy-thủ đoàn. Vách ván ở khoảng giữa thuyền có thể dỡ ra chỗ khác để giúp việc chuyển hàng thêm dễ dàng.

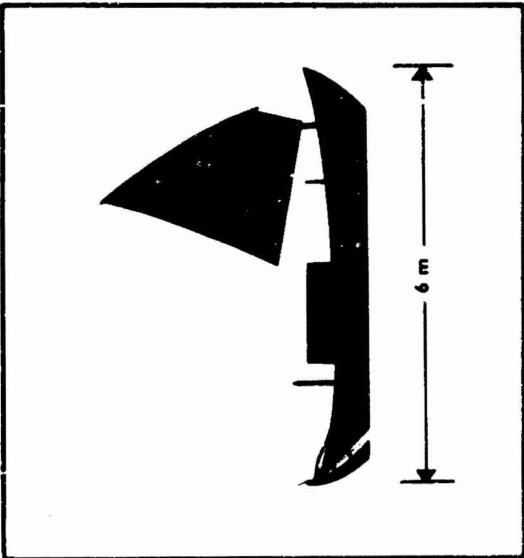
1



(1) and (3) Freeboard of Old Boat Has Been Increased by Adding to Sternpost and Topside Planking
(2) Long-Haul Cargo-Carrying C3-T11-B Operate Coastal Waters Between Hue and Saigon
(1) và (3) Phần Nổi của Thuyền Cũ được Cản Tăng Lên bằng cách Đong Thêm Lô Lái và Ván Bè
(2) Loại Thuyền Chở Hàng Đi Xa C3-T11-B Hoạt-Động Trong Vùng Cận-Duyên giữa Huế và Saigon

3





C3-T11-C			TYPE: Motor-Sailer Fishing Boat	
LOA. 6 m	BEAM: 1.5 m	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION: 1 Diesel and 1 Sail
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:	
OPERATING AREA: Nha Trang/Hon Khoi			No Overhanging Poop Straight Stern Straight Stern One Sail	

General Information

C3-T11-C are motorized fishing sailboats based at Nha Trang. These little double-ended boats have a moderately raked straight stern and a straight or slightly curved bow. A crude boxlike cabin amidships houses the engine and a short mast stepped well forward carries a small standing lugsail.

The topside planks are fastened to the stem and sternpost to form a frame to which the woven-bamboo bottom is attached. The retractable wooden rudder slides on a metal pintle. A long sweep secured to a post at the stern is used to maneuver the boat. The cabin roof serves as a place for the man at the sweep to stand.

C3-T11-C			LOẠI THUYỀN: Thuyền Buồm Đánh Cá Có Máy	
DÀI: 6 m	RỘNG: 1m5	TRỌNG TẤN:	TÀM NƯỚC CÓ CHỖ:	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Máy Diesel Và 1 Buồm
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Nha Trang/Hòn Khoi			Không Có Boong Lái Nhỏ Ra Lái Thẳng Sống Mũi Thẳng Một Buồm	

Khái-Niệm Đại-Cương

C3-T11-C là loại thuyền buồm đánh cá có động cơ đặt cần-cú tại Nha-Trang. Thuyền có mũi và lái đều nhọn, lái thuyền thẳng hơi dốc cao, mũi thẳng và hơi cong. Khoảng giữa thuyền có một mũi hình hộp thò-kêch để chứa động cơ và quá về phía mũi là một cột buồm ngắn dùng để mắc một cánh buồm tú-giác thẳng đứng loại nhỏ.

Ván be hông thuyền được đóng vào lỗ mũi và lỗ lái, tạo thành một cái khung để đóng giữ đáy thuyền bằng nan. Bánh lái thuyền bằng gỗ có thể kéo lên hạ xuống dọc theo một chốt kim-khí. Một mái chèo dài được bước vào một chiếc cọc ở phía lái dùng để vịn-chuyển thuyền. Nóc mũi thuyền làm chỗ đứng cho người chèo thuyền.

C3-T11-C

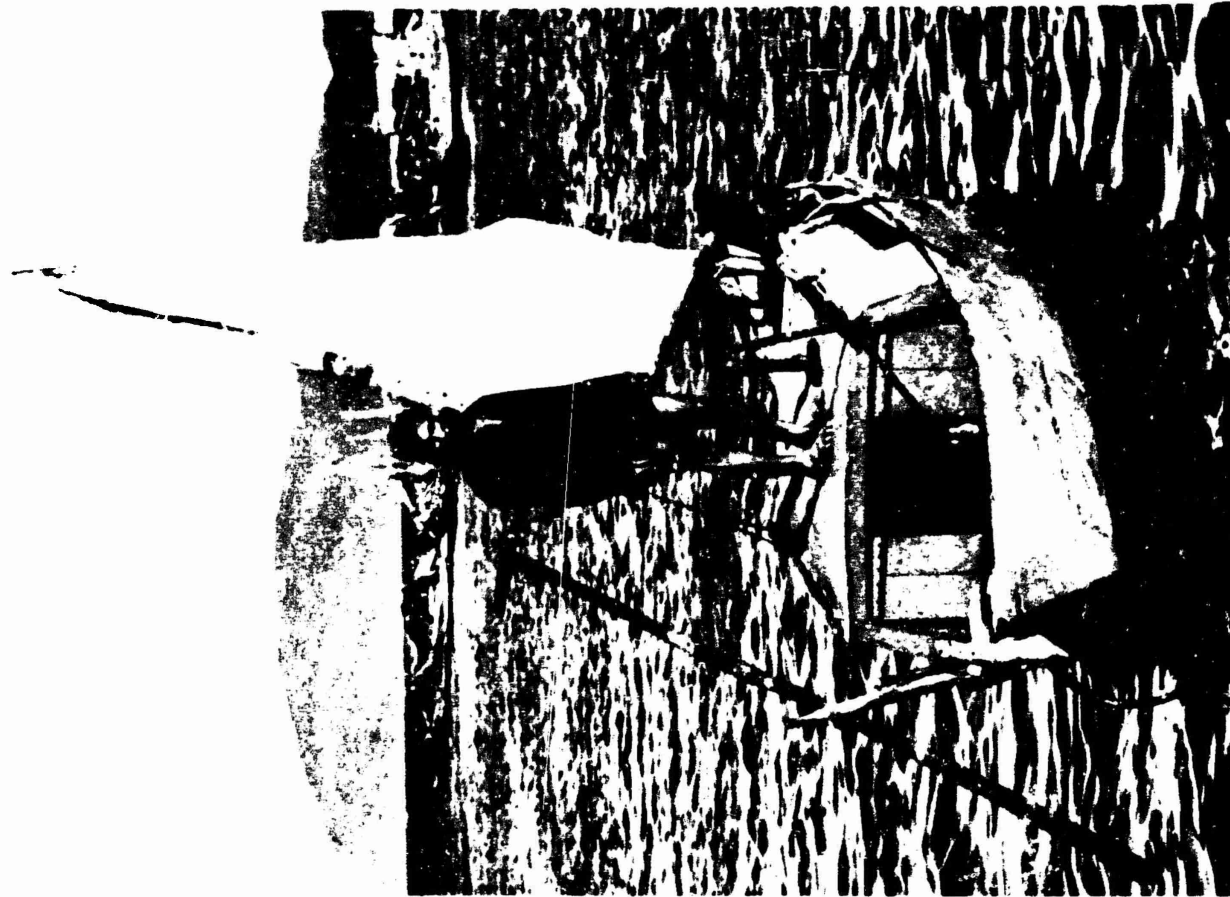
Woven-Bamboo Bottom of C3-T11-C Shows at Waterline at Bow

Đáy Bằng Nạn của Loại Thuyền C3-T11-C Lộ Rõ tại Đường Nước ở Đầu Mũi



248

Top of Engine Compartment Provides Deck Space for Crewman at Sweep
Nóc Ngăn Chứa Máy Dùng Làm Chỗ Đứng cho Thủy-Thuở Chèo Thuyền



Propulsion System

C3-T11-A are propelled by a large Chinese lugsail rigged on a 6-m mast.

Diesels of 4 or 6 cylinders and 60 to 120 hp are the primary propulsion systems for the large C3-T11-B. The small foresail supplements the engine and reduces fuel consumption.

Primary propulsion for the C3-T11-C is a 5- to 10-hp engine. It is usually a manually started diesel. The fuel tanks rarely hold more than 6 or 8 liters. The sail is auxiliary.

Operational Information

C3-T11-A leave port in middle or late afternoon and sail to the conical set nets approximately 2 miles east of the mouth of the Ham Luong River in Kien Hoa Province. They fish during the night and return home after sunrise the next morning. The catch of about 300 kg of smai fish is stowed in baskets without ice. The nets are not often carried on board.

C3-T11-B operate as long-haul coastal cargo vessels between Hue and Saigon with stops at intermediate ports such as Phan Ri, Nha Trang, and Qui Nhon.

Some C3-T11-C are registered at Hon Khoi, which is about 20 miles north of Nha Trang. A nearby lagoon is a popular fishing ground.

Hệ-Thống Đẩy Thuyền

Thuyền C3-T11-A dùng một bánh buồm tứ giác Trung-Hoa lớn căng trên một cột buồm cao 6m.

Loại thuyền C3-T11-B lớn hơn thì dùng động-cơ diesel có 4 hay 6 xy-lanh, mạnh từ 60 đến 120 mã-lực làm động lực chính để đẩy thuyền. Ngoài ra còn có một cánh buồm nhỏ ở phía mũi để phụ sức máy và giảm bớt nhiên liệu tiêu thụ.

Động lực chính trên thuyền C3-T11-C là một động cơ mạnh từ 5 đến 10 mã lực. Thường động cơ này thuộc loại động cơ diesel được khởi động bằng tay. Bình nhiên liệu ít khi có thể chứa quá 6 hoặc 8 lít. Cánh buồm trên thuyền này chỉ là phụ.

Cách-Thức Hoạt-Động

Thuyền C3-T11-A rời bến vào khoảng xế chiều để đi đến vùng đặt lưới đẩy tại khoảng 2 dặm về phía đông của sông Hàm Luông, tỉnh Kiến-Hòa. Thuyền đánh cá suốt đêm và trở về cư cảng sau lúc

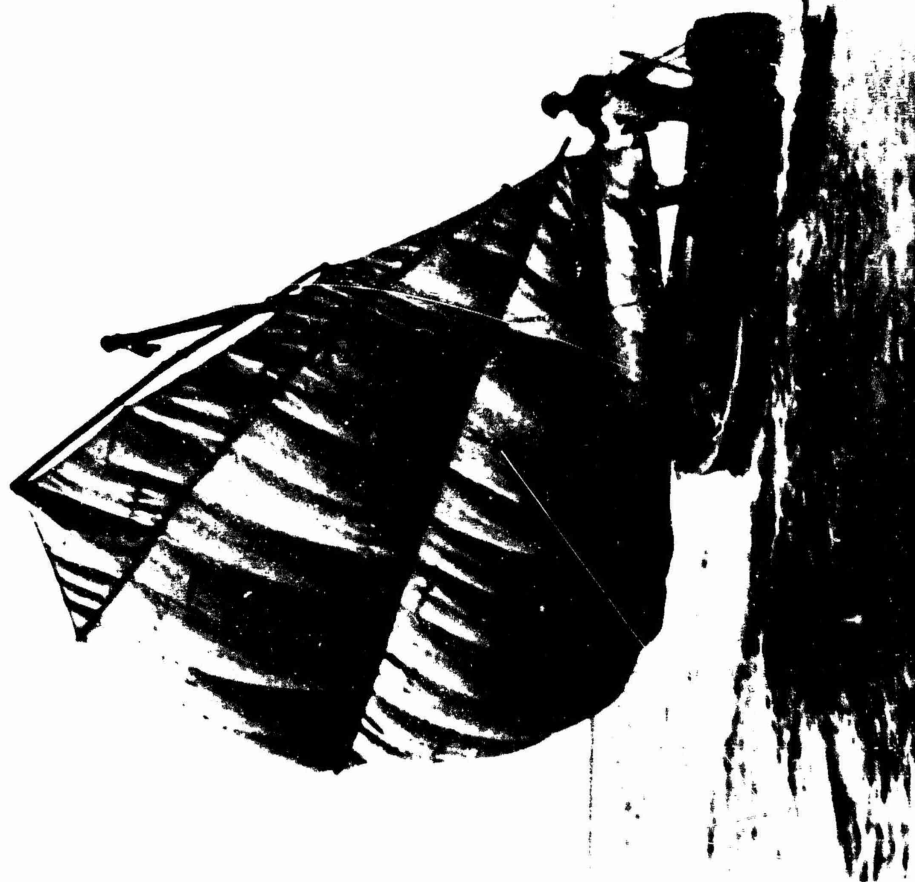
rạng đông sáng hôm sau. Số cá đánh được vào khoảng 200 ký thuộc loại cá nhỏ được đựng trong giỏ, không dùng nước đá. Thường ít khi lưới được mang theo trên thuyền.

Thuyền C3-T11-B hoạt động như những thuyền chở hàng đi xa giữa Huế và Sài-gòn. Thuyền dừng lại các cảng ở giữa đường như Phan-Ri, Nha-Trang và Qui-Nhon.

Một số thuyền C3-T11-C được đăng bộ tại Hòn Khoi, một địa điểm cách Nha-Trang chừng 20 dặm về phía Bắc. Một cái đầm ở gần vùng này là nơi đánh cá rất quen thuộc của dân chài địa phương.

Bluff-Bowed C3-T11-A Carries Chinese Lugsail of Palmleaf Fiber

Loại Thuyền có Mũi Phẳng C3-T11-A Dùng Buồm Tứ-Giác bằng Sợi Lá Kê



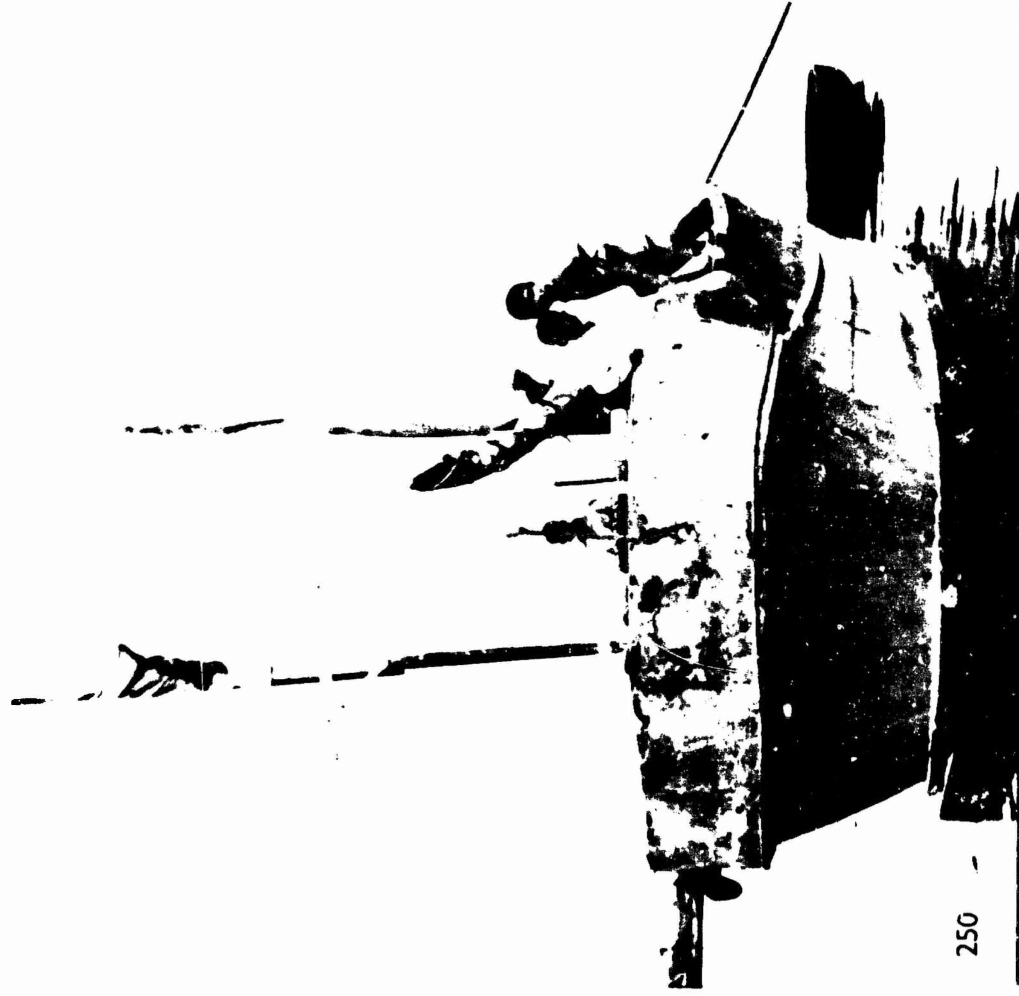
C3-T11

Equipment

C3-T11 carry neither navigation nor communications equipment. Otherwise, the C3-T11-B cargo vessels are better equipped than the fishing boats. When traveling at night, the cargo vessels display running lights or lanterns. They carry one wooden anchor on the bow and another aft. They often have a round bamboo dinghy that can serve as a lifeboat. Usually they have a few 55-gallon drums aboard to hold extra fuel and water.

C3-T11-B Have a High Round Counter Stern

Thuyền C3-T11-B Có Lái Phụ Tròn và Cao



Dung-Cụ Trang-Bị

Thuyền C3-T11 không có dụng cụ hải-hành hoặc liên lạc nào. Trái lại thuyền chở hàng C3-T11-B được trang-bị khá hơn các thuyền đánh cá. Khi đi đêm, những thuyền chở hàng có gắn đèn hải hành hay đèn lồng. Thuyền có một neo gỗ ở đằng mũi và một neo thứ nhì sau lái. Thường thuyền còn có một thùng phuy bằng nhôm có thể dùng làm thuyền cấp cứu. Một vài thùng nhiên liệu và nước.

C3-T11-C Are Pointed Double-Enders With Decked Hulls

Thuyền C3-T11-C là những thuyền có Hai Đầu Giông Nhau và Vỏ có Lót Sàn



The fishing boats may mark their position with a torch or lantern, but they have no running lights. C3-T11-A carry a single metal anchor and C3-T11-C a single wooden anchor at the bow. Bilge water is removed by bailing.

Crew

C3-T11 fishing boats are operated by 3 to 6 men, the cargo boats by 6 to 10 men. Crew members are usually Buddhist.

Những thuyền đánh cá có thể dùng đuốc hoặc đèn lồng để đánh dấu vị trí, song không có đèn hải-hành. Thuyền C3-T11-A có một neo kim-khí và thuyền C3-T11-C có một neo gỗ. Neo của hai thuyền này cùng được đặt ở đầu mũi. Nước trong lòng thuyền được tát ra bằng gầu.

Thủy-Thủ Đoàn

Thủy thủ đoàn thuyền đánh cá C3-T11 có từ 3 đến 6 người; thuyền chở hàng có từ 6 đến 10 người. Thường thủy thủ đoàn là những tín đồ Phật-giáo.

Section of Bulwarks Amidships Can Be Removed to Ease Cargo Handling

Một Phần Ván Bè Giữa Thuyền có thể Nhấc Ra Chỗ Khác để việc Vận-Chuyển Hàng-Hóa được Dễ-Dàng



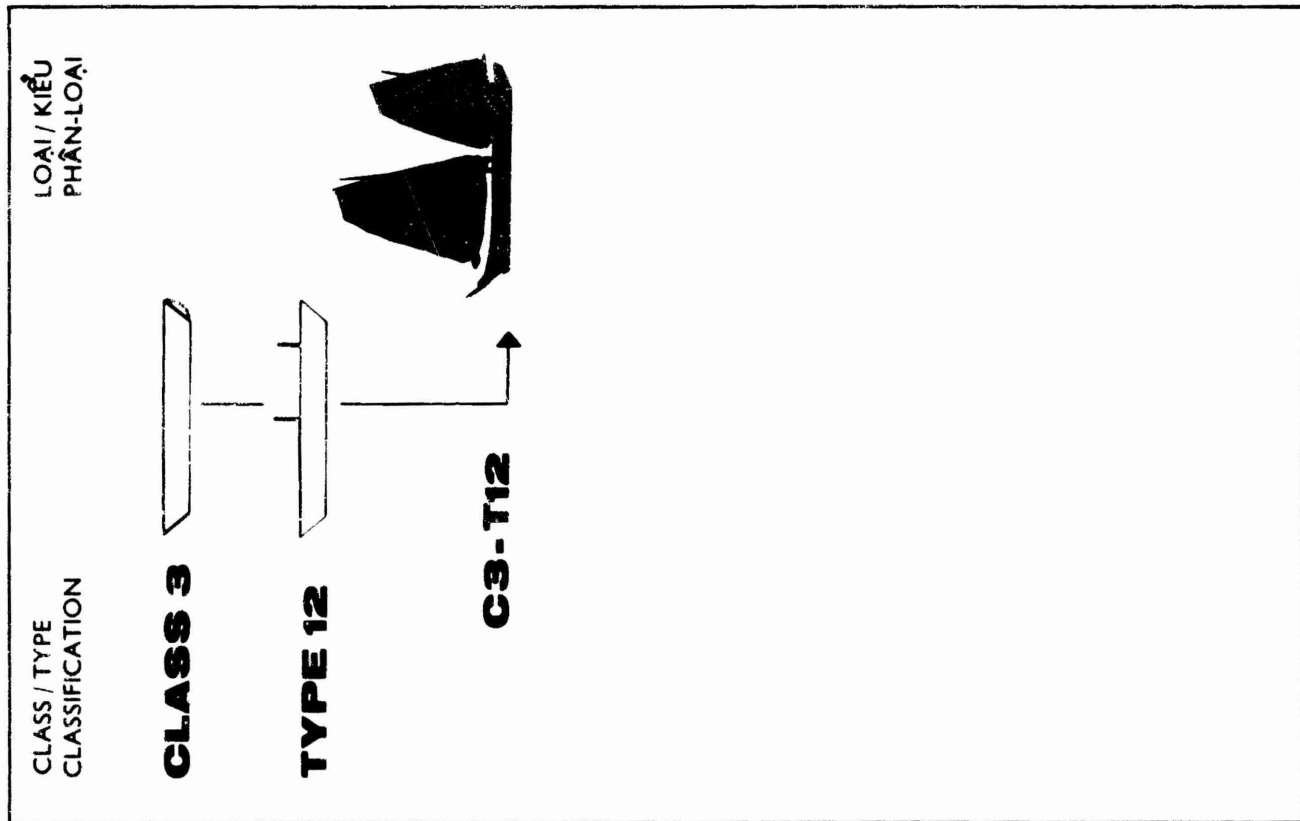
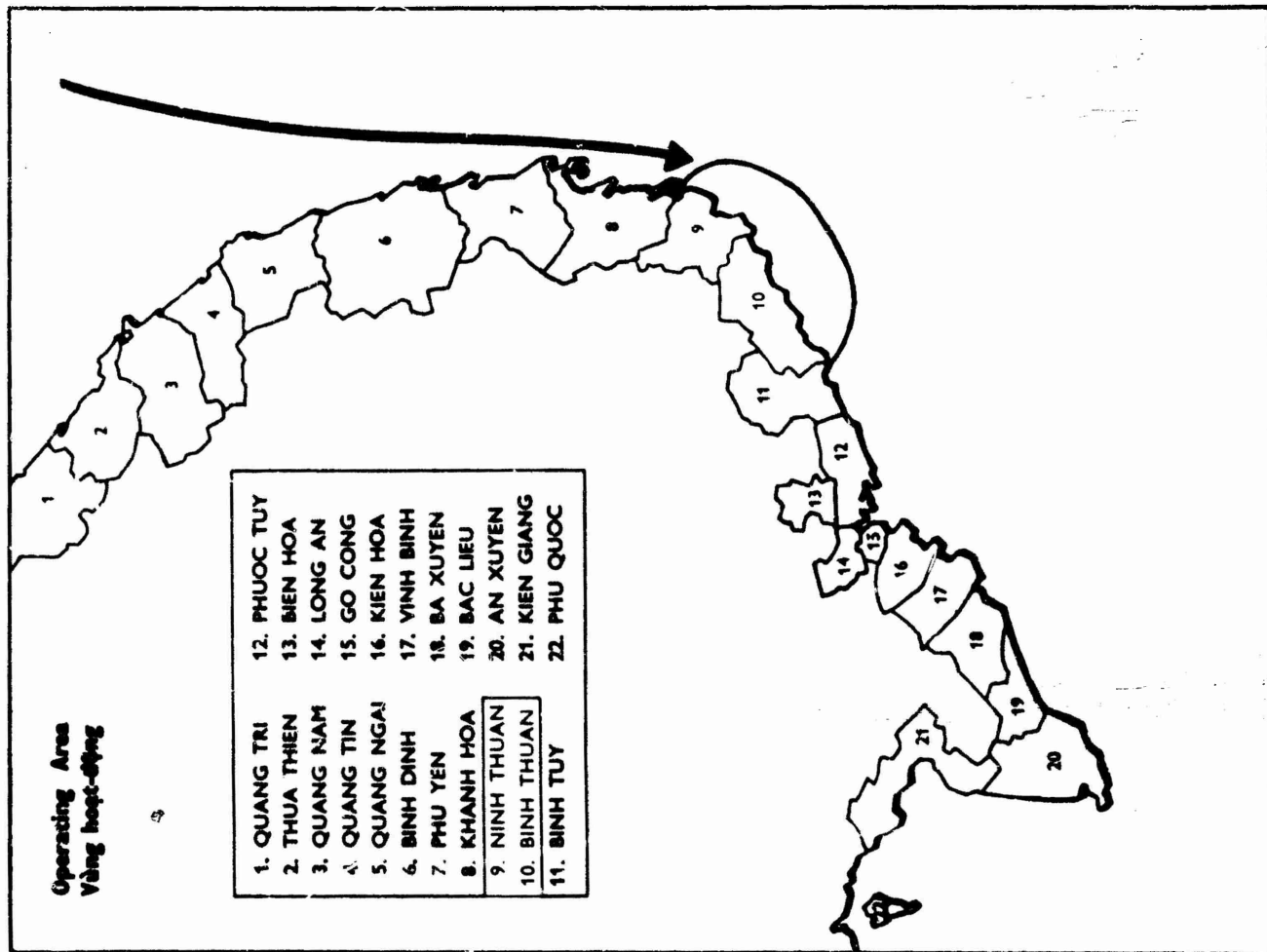
CB-T11

One of the Smallest Vietnamese Coastal Boats, the CB-T11-C is Found at Nha Trang and Hon Khoi

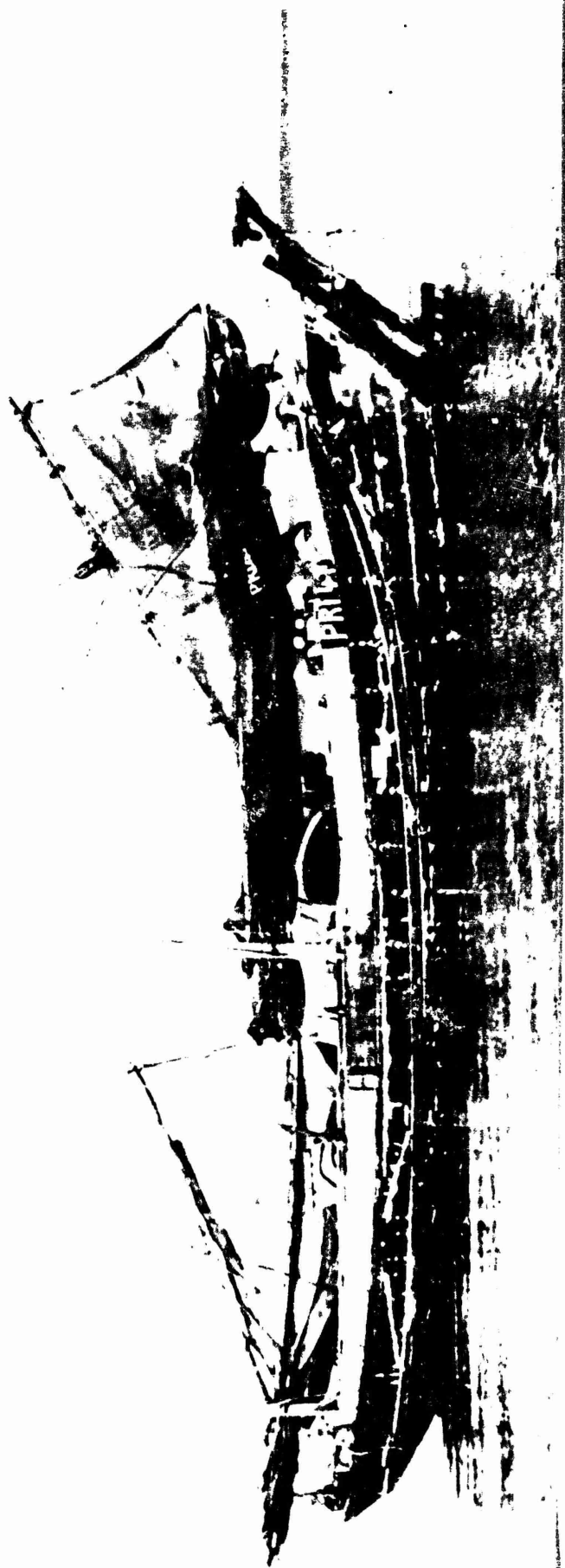
Một trong số những Thuyền Cận-Duyên Việt-Nam Nhỏ Nhất là Thuyền CB-T11-C Hoạt-Động tại Nha-Trang và Hòn-Khoi



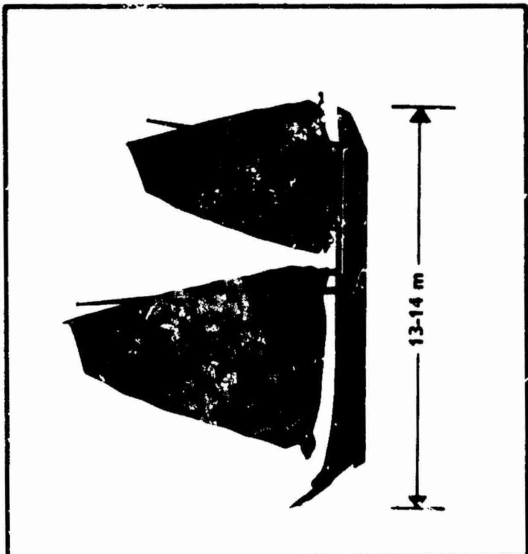
CLASS 3 - TYPE 12



C3-T12



C3-T12 (VTAC-1a)



C3-T12			TYPE:		Sailer Fishing/Cargo Boat	
LOA: 13-14 m	BEAM: 4.5 m	GROSS TONS: 15 (est)	DRAFT (loaded): 0.6 m	PROPULSION: 2 Sails		
TYPE OF CATCH/CARGO: Varied			RECOGNITION FEATURES:			
OPERATING AREA:			No Overhanging Poop Straight Stern Convex Stem Two Sails			
Phan Ri Vung Tau			Mon Cay			

General Information

C3-T12 are big Chinese-refugee sailing junks found in large numbers around Phan Ri. Most of them are fishing vessels operated by Chinese who fled from the Mon Cay area of North Vietnam after the partition of 1954. Some vessels of this type are probably still operating there.

The two large Chinese lugsails have a distinctive cut: the leach is more straight than curved so that the sails appear to be almost triangular rather than fanlike. The pointed bow has a broken stem line.

The gunwale sheers sharply upward toward the stern forming a high bulwark. Most distinctive of all is the stern. The transom is uite low, leaving the rest of the stern open. The high bulwarks are

C3-T12			LOẠI THUYỀN: Thuyền Buồm Chở Hàng Hóa Vá Đánh Cá	
DÀI: 13-14 m	RỘNG: 4m5	TRỌNG TẤN: 15	TẦM NƯỚC CÓ CHO: 0m6	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 2 Buồm
LOẠI CÁ ĐÁNH DƯỢC/HÀNG HÓA: Không Nhất Định			ĐẶC ĐIỂM NHÂN DANG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Phan-Rí Mồn Cáy Vũng Tàu			Không Có Boong Lái Nhỏ Ra Lái Thẳng Sống Húi Lồi Ra Hai Buồm	

Khái-Niệm Đại-Cương

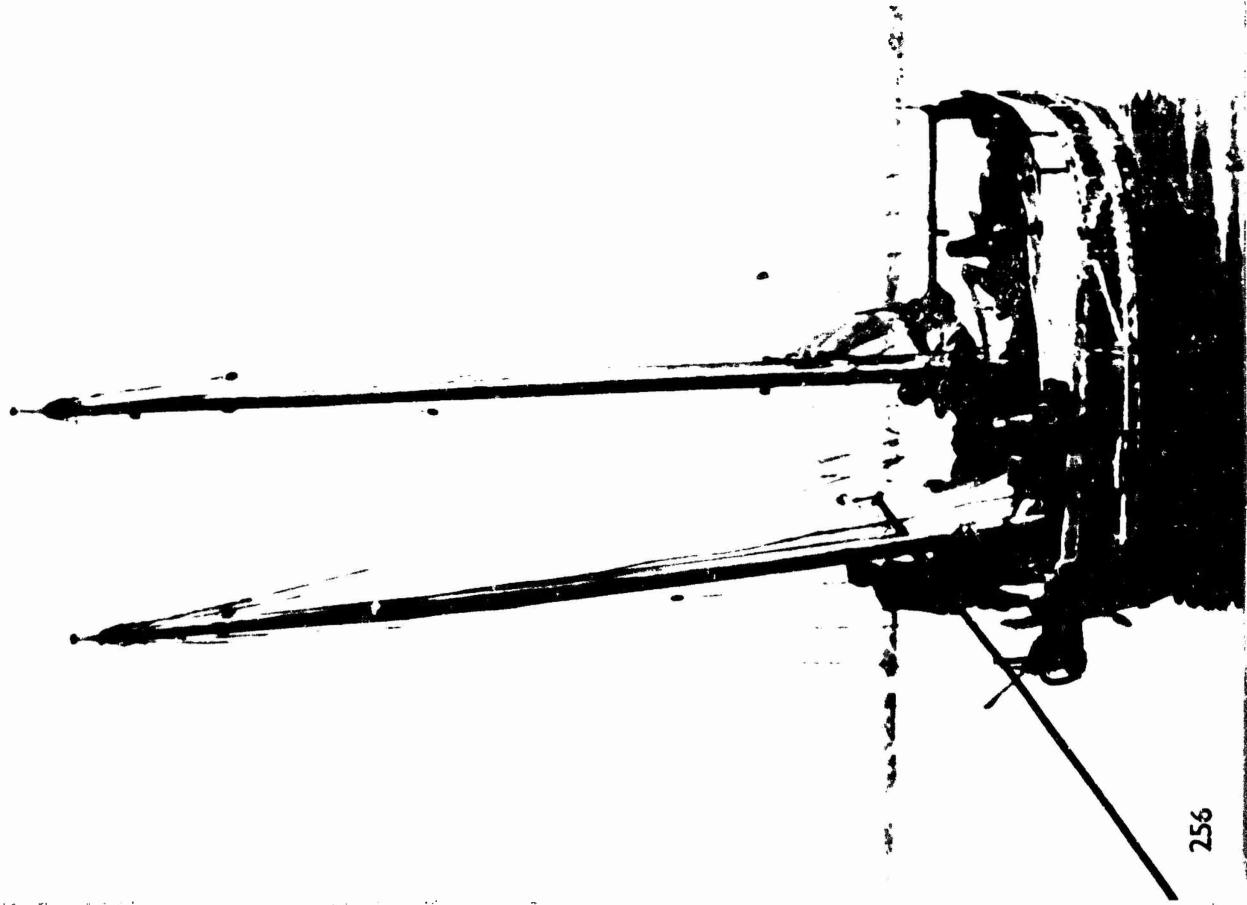
C3-T12 là những thuyền buồm lớn của người Trung-Hoa di-cu hoạt động rất nhiều trong vùng Phan-Rí. Phần nhiều thuyền này là những thuyền đánh cá của những người Trung-Hoa di-cu từ vùng Mon Cáy, Bắc Việt sau ngày chia đôi Việt-Nam năm 1954. Có thể hiện vẫn còn một số thuyền loại này hoạt động tại Mon Cáy.

Thuyền có hai cánh buồm tú-giác Trung-Hoa lớn có hình dáng đặc biệt: cạnh sau buồm thẳng chứ không cong khiến buồm trông giống một hình tam-giác hơn là hình chiếc quạt. Mũi thuyền nhọn cong gầy chứ không thẳng. Mặt thuyền cong vênh lên về phía lái tạo thành hông thuyền rất cao. Đặc điểm nổi bật nhất là lái thuyền. Búng lái thuyền thật thấp khiến phần lái còn lại bị trống. Hai đầu ván hông thuyền được nối với nhau bằng một chà ngang lớn và nặng.

C3 - T12

Masts of C3-T12 Tower High Above Deck

Cột Buồm Của Thuyền Loại C3-T12 Với Tháp Cao Trên Mất Thuyền



joined at the top by a heavy rail from which the big retractable rudder is suspended.

A large, wide daggerboard, forward of the mainmast, gives lateral stability to the big, keelless hull. The round-bilge shell construction of the hull is strengthened by two heavy bilge stringers.

Washboards, extending nearly the whole length of the vessel, increase the freeboard and can be removed for easier cargo handling. The hull is solidly decked and holds are formed by transverse bulkheads.

A C3-T12 can be built for about U.S. \$3,000 and lasts 12 to 15 years. One day a month is spent charring the hull to kill woodworms at a cost of \$10 a year. Sails must be replaced every 6 months.

Propulsion System

The two Chinese lugsails of the C3-T12 have an estimated total area of 75 sq m. The foresail accounts for about 40 percent of the total sail area.

Đà ngang này dùng để nâng chiếc bánh lái lớn thuộc loại có thể kéo lên hạ xuống được.

Phía trước cột buồm chính có một cây xiêm lớn, rộng giúp cho kiểu thuyền có vỏ lớn không la-ký này hải hành được vững. Vỏ thuyền kiên trúc theo lối có luồn tròn giống hình vỏ sò được đóng thêm hai ván nẹp luồn lớn để thêm phần chắc chắn.

Mạn thuyền có đóng bờ ván chạy gần suốt bề dài thuyền làm cho phần thuyền nổi trên mặt nước càng thêm cao. Những bờ van này có thể nhấc đi chỗ khác để việc vận chuyển hàng hóa được dễ dàng. Sàn thuyền được lát bằng ván một cách chắc chắn và ngăn thành những hầm chứa cá bằng những vách ván đặt ngang.

Người ta có thể đóng một thuyền C3-T12 với phí-tồn khoảng 3000 mỹ-kim và thuyền có thể dùng được từ 12 đến 15 năm. Mỗi tháng phải mất một ngày để đốt vỏ thuyền trừ mọt. Phí-tồn một năm hết chừng 10 mỹ-kim. Mỗi 6 tháng phải thay buồm một lần.

Hệ-Thống Đẩy Thuyền

Hai cánh buồm tứ-giác Trung-Hoa của thuyền C3-T12 có diện tích tổng cộng vào khoảng 75 thước vuông; 40 % diện tích này thuộc cánh buồm phía mũi.

Operational Information

C3-T12 fishing boats leave port during the night high tide. Normally they return in the afternoon after 1 or 2 days at sea. However, they carry provisions of food and water to stay out for 5 days if necessary to net a sizable catch. Working in pairs with a large lift net between them, they haul in up to 1,000 kg of fish on a good day. They often carry ice to preserve the catch.

Information on the operations of C3-T12 cargo and passenger boats is sparse. Although they were sighted primarily in the vicinity of Phan Ri, they are seaworthy vessels that are capable of long trips. C3-T12 operate the year round.

Equipment

C3-T12 carry no navigation or communications equipment. With no generator to supply electricity, they rely on kerosene lanterns. They carry two metal anchors weighing 30 or 40 kg each.

A round basket dinghy usually carried on deck can serve as a life-boat.

Crew

The crew of the C3-T12 usually consists of 5 men who are Chinese Buddhists and are related to one another.

Dung-Cu Trang-Bi

Thuyền C3-T12 không có dụng cụ hải hành hoặc liên lạc nào. Vì không có máy phát điện, thuyền phải dùng đèn dầu. Thuyền mang theo hai neo bằng kim-khí, mỗi neo nặng chừng 30 hoặc 40 ký.

Một thuyền thúng bằng nan thường được mang theo trên boong có thể được dùng làm thuyền cứu.

Thủy-Thủ-Đoàn

Thủy thủ đoàn của thuyền C3-T12 thường gồm 5 người. Họ là người Trung-Hoa, the Phật-giáo và có họ hàng với nhau.

Complicated Mass of Lines, Sheets, and Shrouds at Foremast of Chinese Lugrigged C3-T12

Hệ-Thống Dây Lèo và Dây Chằng Rắc-Rối trên Cột Buồm Mũi của Thuyền C3-T12 dùng Buồm Tù-Giác Trung-Hoa



Cách-Thức Hoạt-Động

Thuyền đánh cá C3-T12 rời bến vào buổi tối, lúc thủy triều lên và thường trở về vào buổi chiều sau 1 hay 2 ngày ở lại ngoài biển. Tuy nhiên thuyền có mang theo đủ đồ ăn và nước uống để ở lâu 5 ngày khi cần đánh được nhiều cá. Đánh cá từng cặp, dùng một lưới mảnh rộng kéo giữa hai thuyền, sẽ cá đánh được một ngày, nếu may mắn, có thể lên đến 1000 ký. Thường thuyền có mang theo nước đá để ướp cá.

Người ta chỉ có ít tin tức về cách thức hoạt động của loại thuyền C3-T12 dùng chỗ hàng hóa và hành khách. Mặc dầu người ta chỉ trông thấy những thuyền này thường nhất trong vùng kề cận Phan-Rí, thuyền có sức chịu đựng sóng gió và có thể hải hành xa. Thuyền C3-T12 hoạt động quanh năm.

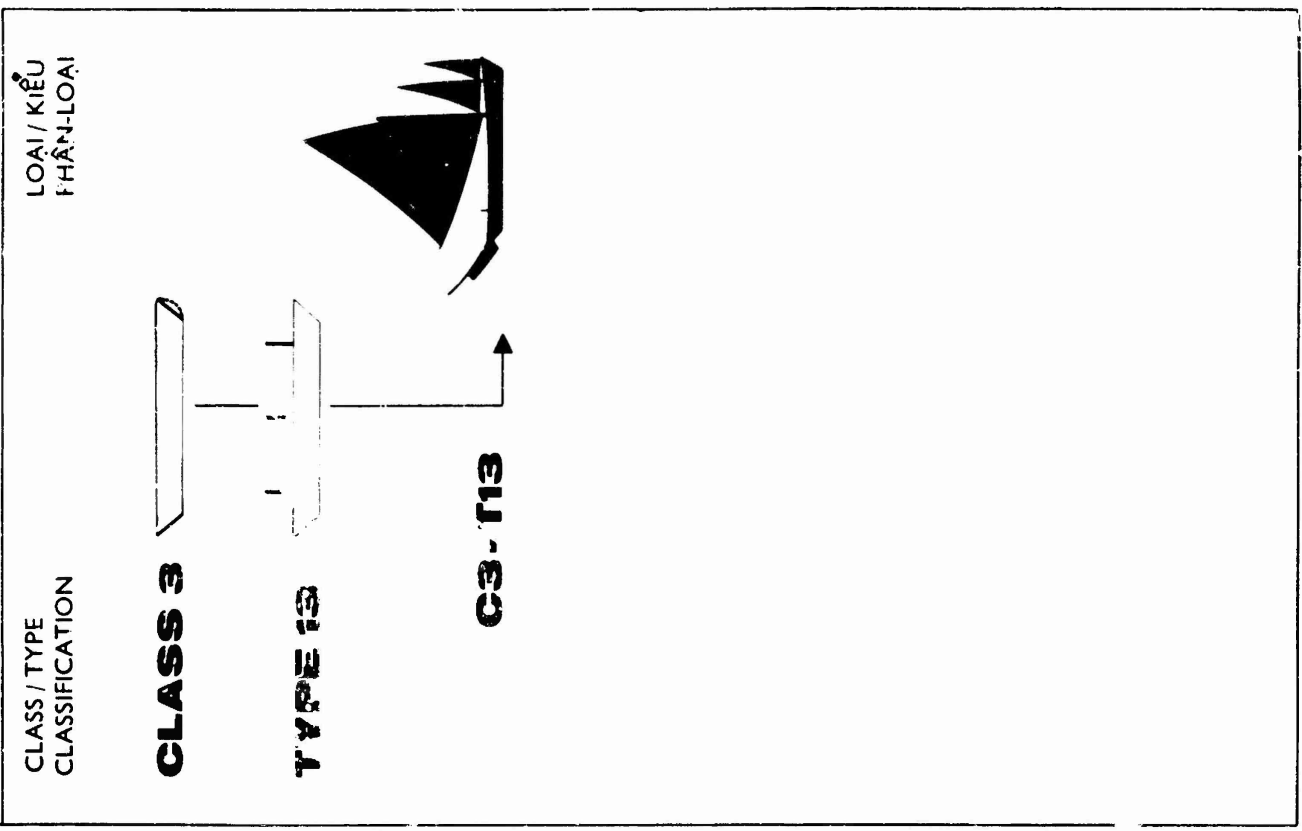
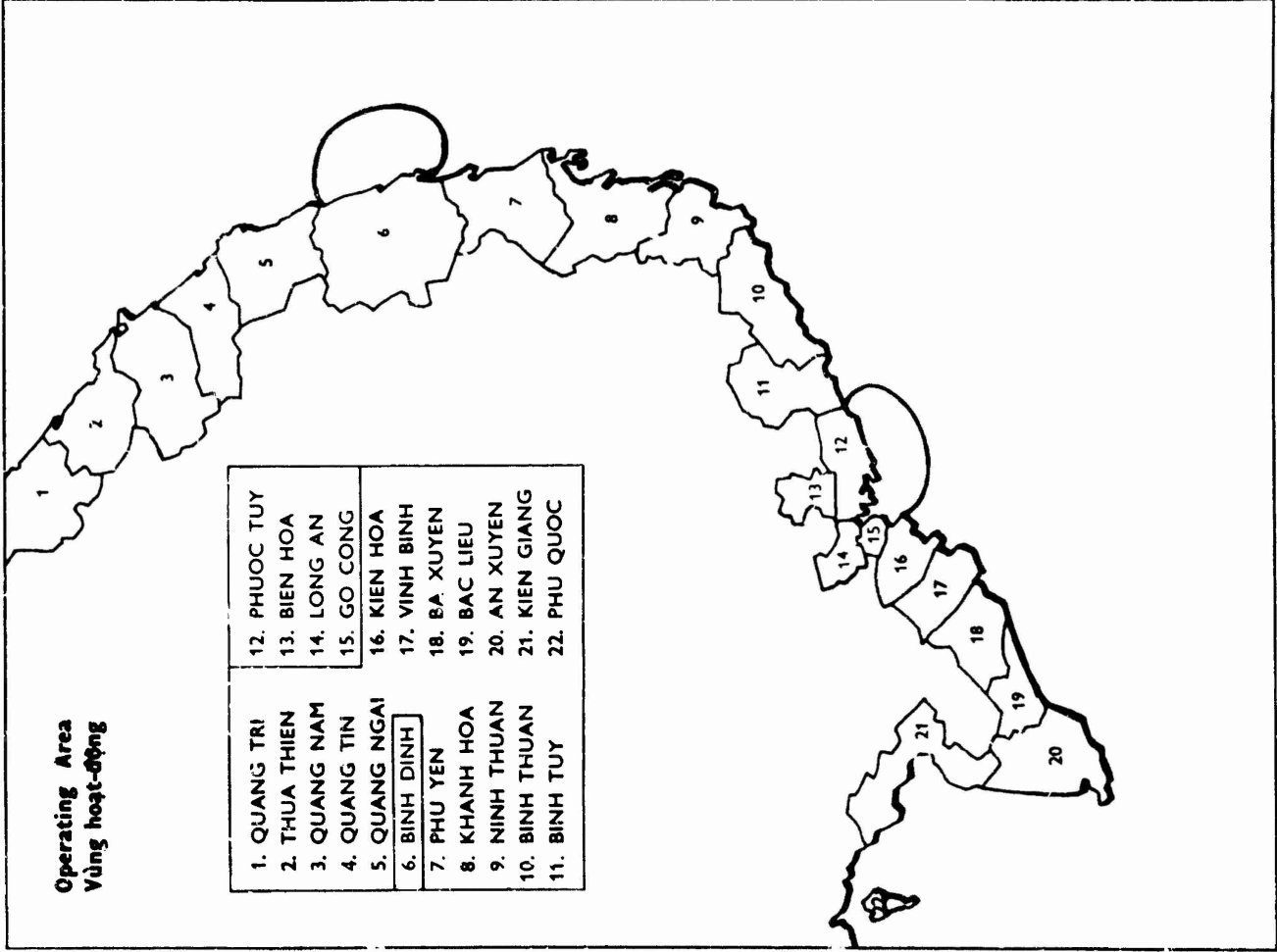
C3 - T12

C3-T12 Fishing Boats Stay at Sea for Several Days, Often Work in Pairs With a Lift Net
Thuyền Đánh Cá C3-T12 Ở Lại Ngoài Khoi Nhiều Ngày, thường Đánh Cá Từng Đới một bằng Lưới Mành

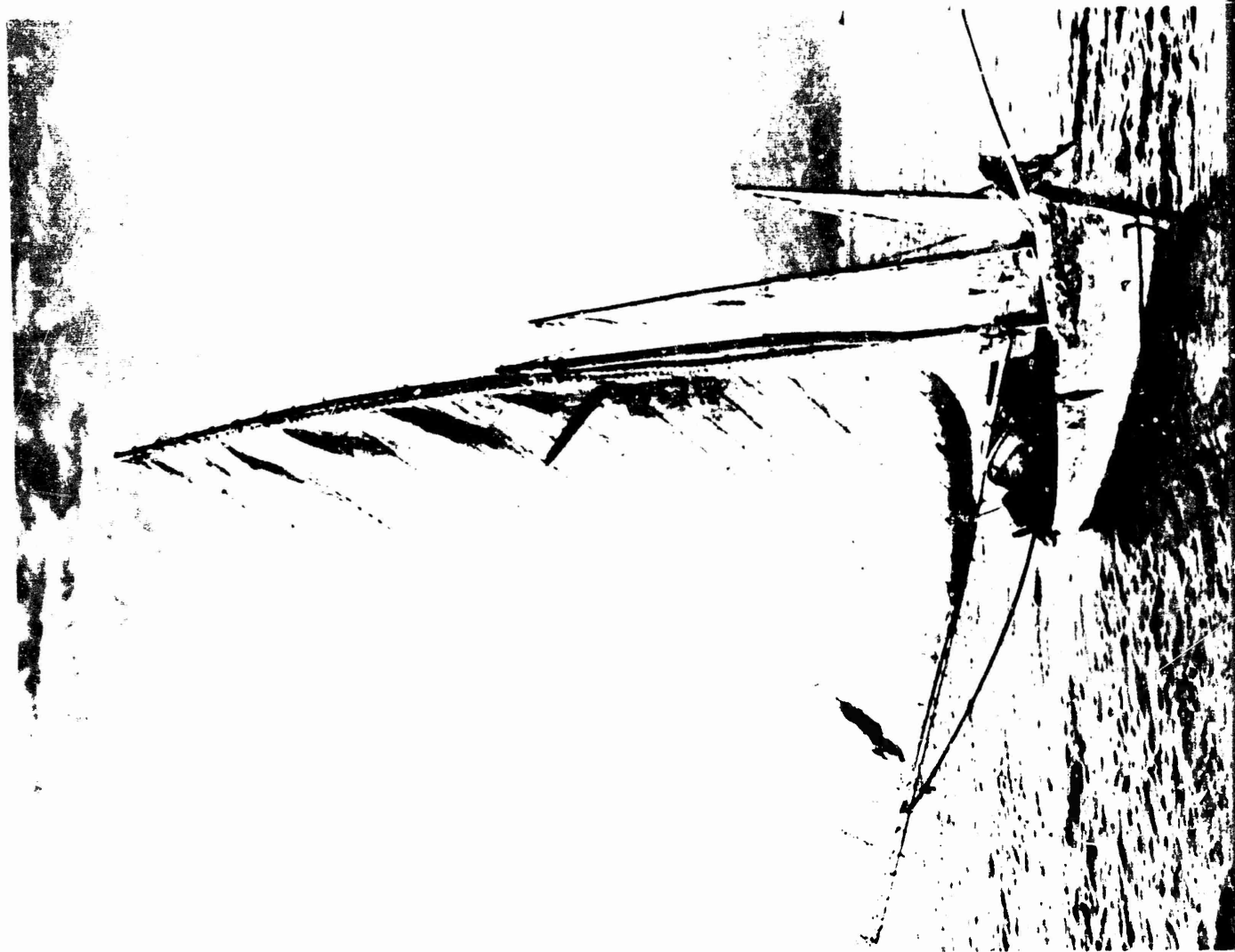
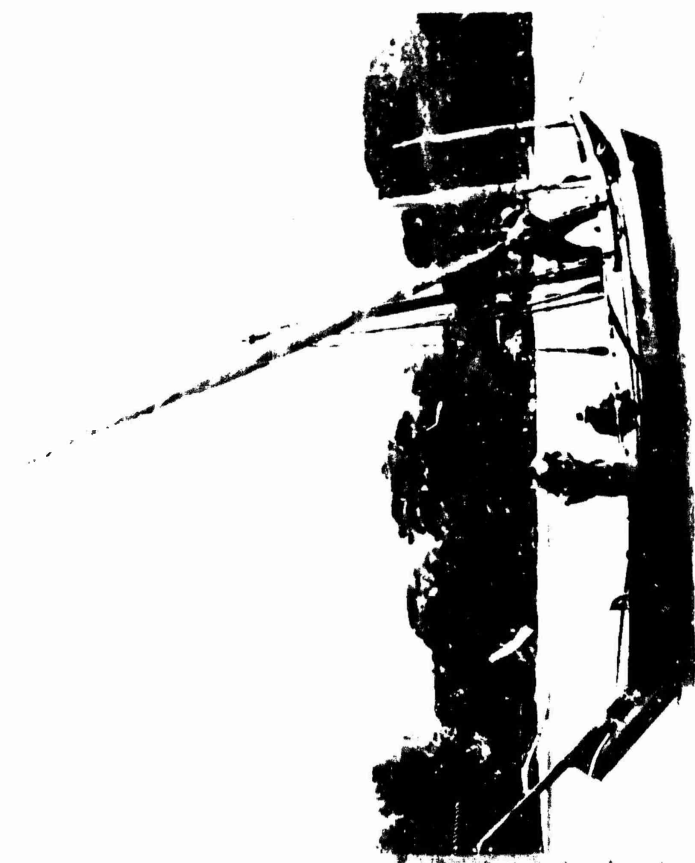
High Stern Bulwarks Connected by Thwart Above Low Transom Are a Characteristic Feature of C3-T12
Ván Bè Cao & Đẳng Lái được Nối Với Nhau bằng Đà Ngang bên trên Bồng Lái Thấp là một Đặc-Điểm Hình-Dáng của Thuyền C3-T12

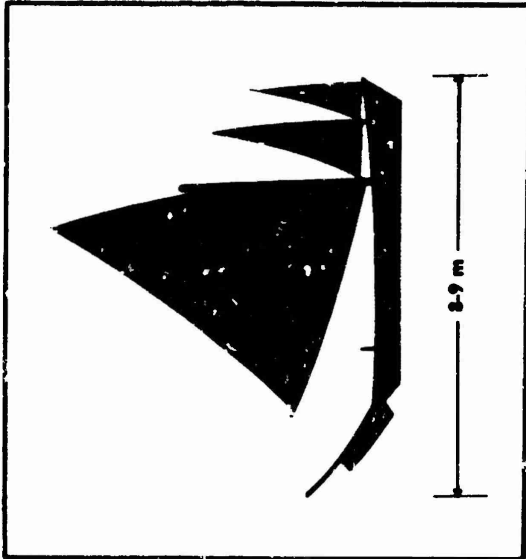


CLASS 3 - TYPE 13



C3-T13





C3-T13		TYPE:		Sailer Fishing Boat	
LOA: 8.9 m	BEAM: 2 m	GROSS TONS:	DRAFT (loaded): 0.6 m	PROPULSION: 3 Sails (Lateen)	
TYPE OF CATCH/CARGO: Varied		RECOGNITION FEATURES: No Overhanging Poop Straight Stern Straight Stern Three Sails			
OPERATING AREA: Qui Nhon Vung Tau					

General Information

Probably the most unusual of all South Vietnamese boats, these little fishing craft are found in large numbers near Qui Nhon.

The C3-T13 is immediately recognized by three sails – a large triangular mainsail, with two very much smaller sails rigged on small masts stepped forward of the mainmast. Its Gunter-rigged triangular sails are perhaps the only example of this rig in the Orient. The Gunter rig is characterized by the luff of the sail being fastened to a long yard, which slides up and down the mast and which is secured by parrels and hoisted by a halyard through a block at the masthead.

The double-ended hull has a slight sheer rising from its raked, straight, low stern to the straight, slightly raked, pointed bow. The long, narrow wood rudder has a long rudderpost, which turns in a slotted sternpost and extends well above the stern.

C3-T13		LOAI THUYEN:		Thuyền Buồm Đánh Cá	
DÀI: 8.9 m	RỘNG: 2 m	TRỌNG TẤN:	TÀM NƯỚC CÓ CHỖ: 0.6 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 3 Buồm	
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Không Nhất Định		ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG: Không Có Boong Lái Nhỏ Ra Lái Thẳng Sống Mũi Thẳng Ba Buồm			
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Qui Nhon Vung Tau					

Khái-Niệm Đại-Cương

Có lẽ C3-T13 là loại thuyền khác thường hơn cả trong số thuyền bè của Miền Nam Việt-Nam. Người ta thấy có nhiều thuyền loại này hoạt động gần Qui-Nhon.

Đặc điểm hình dáng giúp người ta có thể nhận ra ngay loại thuyền này là thuyền có ba buồm: một cánh buồm chính lớn hình tam-giác và hai cánh buồm nhỏ hơn nhiều mắc trên hai cột buồm nhỏ dựng ở phía trước cột buồm chính. Các cánh buồm tam giác dùng hệ-thống dây căng theo phương pháp Gunter, có lẽ là kiểu mẫu độc nhất của hệ thống được dùng ở Đông Phương. Hệ thống dây căng buồm kiểu Gunter có đặc điểm là cạnh trước buồm được buộc vào một dãi ngang dài. Dãi này có thể trượt lên xuống dọc theo cột buồm và được buộc vào vào cột buồm bằng dây vòng. Dãi được dây kéo buồm chính kéo lên cao bằng một bộ ròng-rọc trên đầu cột buồm.

C3-T13

Tiny 3-Masted Gunter-Rigged C3-T13 is Unique Among Oriental Boats
Thuyền C3-T13 nhỏ có 3 Cột Buồm Càng Theo Phương-Pháp Gunter là loại
độc Nhất trong số Thuyền K-Dông

The hull planking, stem, and sternpost form a solid frame for the woven-bamboo bottom. Loose planks and bamboo strips are laid as a flooring over the ribs and stringers in the bilge.

A new C3-T13 can be built for about \$300 in a month. The hull requires monthly caulking, and the woven palmleaf sails must be replaced every 3 months. In the course of a year, maintenance requires a total of about 36 days and costs \$50.

Propulsion System

C3-T13 are Gunter-rigged with a large mainsail and two auxiliary sails forward. The mainmast is stayed by one or two shrouds per side.

The area of the mainsail is approximately 16 sq m. Since the combined area of the auxiliary sails is roughly 2.5 sq m (to which the tiny auxiliary on the bow contributes only about 0.5 sq m), the C3-T13 operates well with one or both of the auxiliary sails furled. The mainsail is almost always set before the smaller ones.

Thuyền có mũi và lái đều nhọn. Thân thuyền hơi vênh cong từ lái thuyền dốc, thẳng và thấp đến mũi thuyền nhọn hơi nhỏ cao. Bánh lái thuyền bằng gỗ, dài và hẹp có một trục bánh lái dài có thể quay trong lỗ lái có xẻ rãnh và nhô dài lên bên trên lái thuyền.

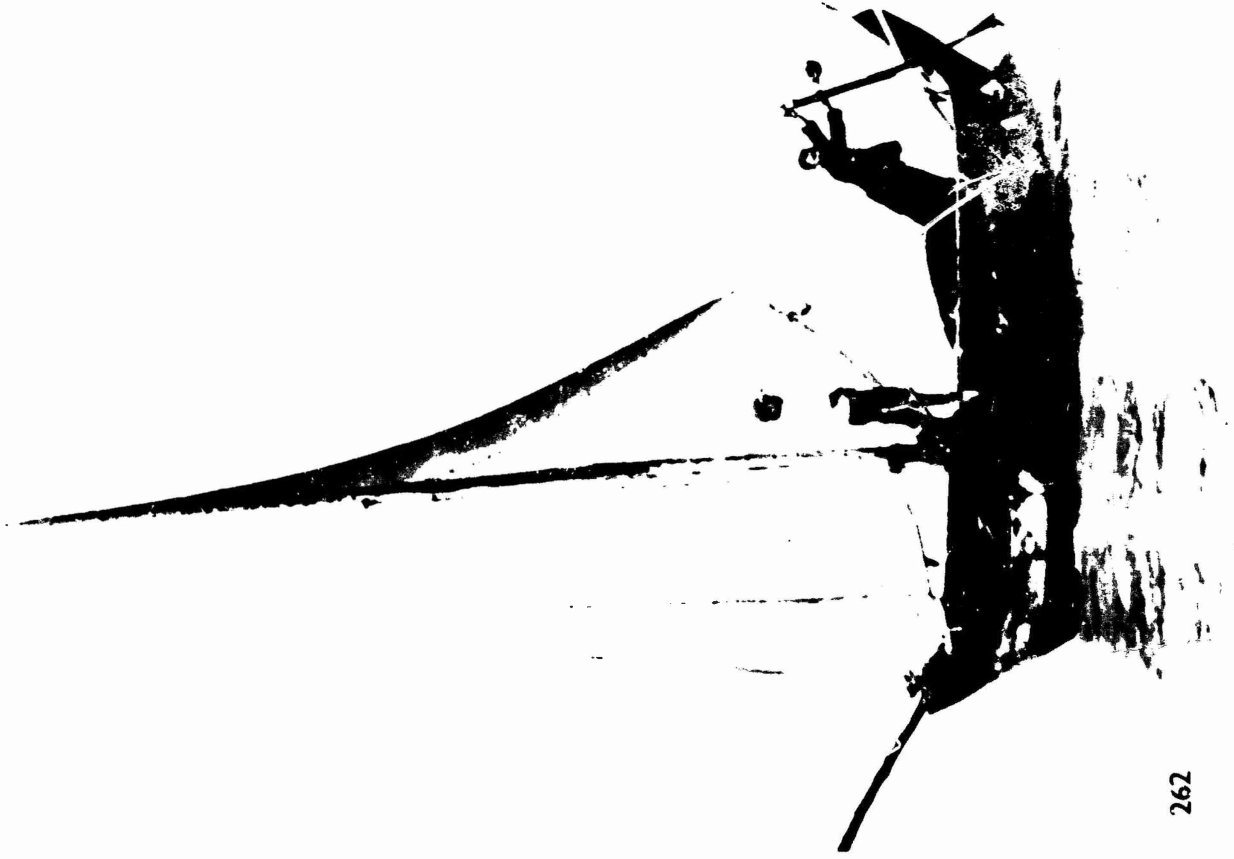
Ván be, lỗ mũi và lỗ lái tạo thành một cái khung chắc chắn để đóng giữ đáy thuyền bằng nan. Những tấm ván rời và neo tre được đặt phủ lên những then gỗ làm sườn và ván nẹp lườn để tạo thành sàn thuyền.

Người ta có thể đóng xong một thuyền C3-T13 trong một tháng với phí tổn vóta khoảng 300 mỹ-kim. Vỏ thuyền mỗi tháng phải được xam trét lại một lần và các cánh buồm bằng lá kè 3 tháng, phải thay một lần. Mỗi năm thời-gian tu-bổ mất hết chừng 36 ngày và tốn khoảng 50 mỹ-kim.

Hệ-Thống Đẩy-Thuyền

Thuyền C3-T13 có một cánh buồm chính lớn và hai cánh buồm phụ ở gần mũi được căng theo phương pháp Gunter. Cột buồm chính được buộc nú vào mỗi mạn thuyền bằng một hoặc hai dây chằng.

Diện tích cánh buồm chính vào khoảng 16 thước vuông. Vì diện tích tổng cộng của hai cánh buồm phụ chỉ được 2.5 thước vuông (riêng cánh buồm tỷ hơn ở đằng mũi chỉ rộng 0.5 thước vuông) nên thuyền C3-T13 vẫn hoạt động thông-thả khi một hoặc cả hai cánh buồm phụ này được cuộn lại. Hầu như lúc nào cánh buồm chính cũng được căng trước hai cánh buồm phụ.



Operational Information

C3-T13 usually leave port about 0300. Qui Nhon-based boats fish at Poulo Gambir, a relatively large island that is located approximately 3 miles offshore about halfway between Qui Nhon and Song Cau, or they trawl inshore from Tuy Lang to Tuy Phong, a very shallow stretch along the coast opposite Poulo Gambir. They return to port in middle or late afternoon the same day.

Although these boats rarely venture more than 10 miles from shore, some did make the 200-mile voyage from Qui Nhon to Vung Tau. Throughout the 7-day trip, they sailed only during daylight hours and close to shore.

In the trawling operation, the net is spread between two long spars extending from the bow and the stern of the boat. With the sails hauled in flat and the rudder raised from the water, the boat drifts to lee, towing the net.

The varied average daily catch for the C3-T13 is reported to be about 3 kg of fish including cardinal fish, ponyfish, grouper, lizard fish, and whale shark. Since the crews of other boats fishing in this area report catches of 30 to 50 kg, thus 3 kg estimate seems low. Because

Long Spars Extending From Bow and Stern Hold Net Mouth Open as C3-T13 Drifts to Leeward

Các Sào Dài Nhô ra từ Mũi và Lái giữ Miệng Lưới Mở Rộng trong Khi Thuyền C3-T13 Trôi Xuôi Theo Chiều Gió



Cách Thức Hoạt-Động

Thuyền C3-T13 thường rời bến vào khoảng 3 giờ sáng. Những thuyền có cá-cảng ở Qui-nhon thường đánh cá ở Poulo Gambir, một hòn đảo tương-đối lớn nằm cách bờ biển 3 dặm khoảng giữa Qui-Nhon và Sông Cầu, hoặc dùng lưới giá đánh cá sát bờ biển từ Tuy Lăng đến Tuy-Phong, một khoảng biển rất rộng dọc bờ đối diện đảo Poulo Gambir. Thuyền trở về cứ-cảng vào lúc xế chiều hoặc chiều cùng ngày.

Mặc dầu ít khi dám đi ra cách bờ quá 10 dặm, những thuyền này cũng đã đi những chuyến xa 200 dặm từ Qui Nhon đến Vũng-tàu. Suốt trong chuyến đi lâu 7 ngày như thế, thuyền chỉ hải hành vào ban ngày và cập sát bờ biển.

Khi đánh lưới giá, lưới được căng rộng bằng hai chiếc cọc dài đóng trên mũi và lái thuyền. Với cánh buồm hướng theo chiều gió và bánh lái kéo lên khỏi mặt nước, thuyền trôi dạt về phía dưới gió, kéo theo lưới.

Người ta cho biết số cá mỗi ngày thuyền C3-T13 thay đổi, thường vào khoảng 3 ký, gồm có cá sòn, cá ngựa, cá đồ gia, cá môi và cá nhám. Vì các thuyền loại khác cùng đánh cá, trong vùng cho biết họ thường đánh được từ 30 đến 50 ký cá, con số 3 ký ước-lượng ở trên

Long Rudder Is Raised During Leeward Trawl; It Acts as a Keel When Lowered

Bánh Lái Dài được Kéo Lên trong Khi Đánh Lưới Giã Xuôi Theo Chiều Gió; Khi Hạ Xuống, Bánh Lái Có Hiệu-Lực như La-Ký



C3-T13

the C3-T13 return to port daily, no measures are taken to preserve the catch.

Maximum cruising speed for the C3-T13 is approximately 3 kt.

Equipment

C3-T13 generally carry little equipment other than the essential fishing gear and anchors. A kerosene lantern provides the only light, and bilge water is bailed. One or two wooden anchors are carried with about 200 m of manila line for each. The round bamboo dinghies that are usually carried on deck can be used as lifeboats.

Heavy stones are tied at the ends of short pieces of line which are hung over the weather rail to counteract heel.

có vẻ hơi thấp. Thuyền C3-T13 trở về bến hàng ngày nên không mang theo phương tiện để ướp cá.

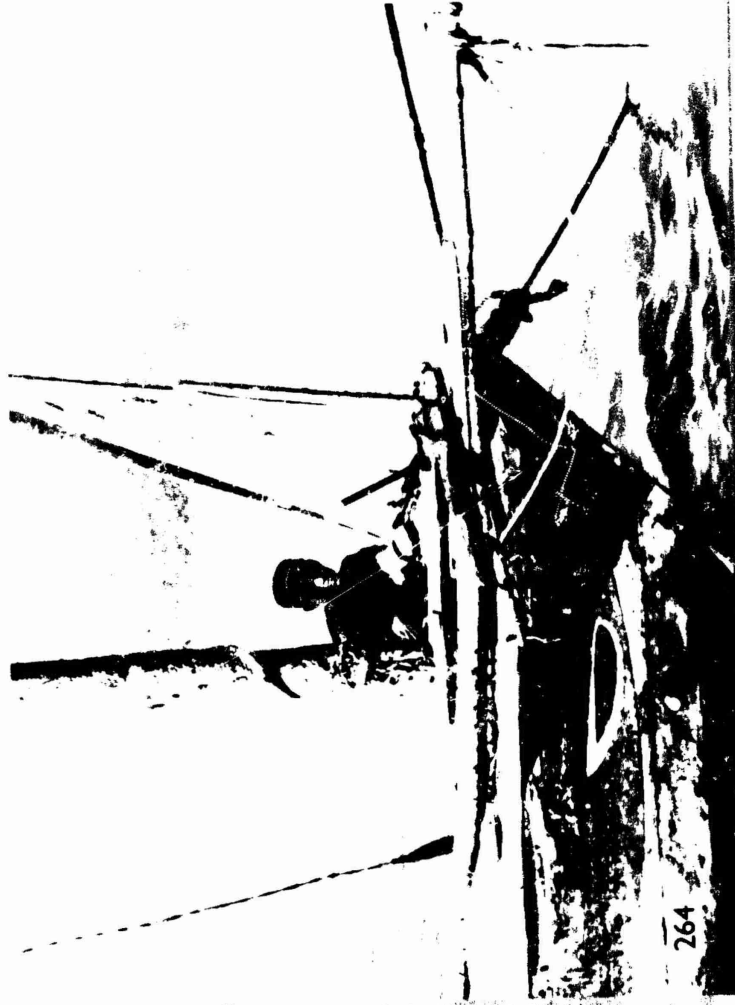
Thuyền có những tảng cá nặng buộc bằng những đoạn dây ngắn treo trên lan-can để giữ thuyền khỏi bị nghiêng về một phía.

Tốc độ hải hành tối đa của thuyền C3-T13 vào khoảng 3 gút.

Dụng-Cụ Trang-Bị

Thuyền C3-T13 thường ít mang theo đồ trang bị nào ngoài những dụng cụ đánh cá cần-thiết và neo. Thuyền chỉ có một đèn dầu độc nhất để soi ánh và nước lườn được tát ra bằng gàu. Một hoặc hai neo gỗ, mỗi neo buộc chừng 200 m dây gai cũng được mang theo. Ngoài ra thuyền còn có một thuyền tuồng bằng nan đặt trên boong có thể dùng làm thuyền cứu-cấp.

Wooden Anchor With Steel Stock Is Carried on Bow
Neo Gỗ có Then Ngang Bằng Sắt Đặt ở Phíc Mũi



Pairs of Heavy Stones Hung Over the Weather Rail Counteract Heel
Những Tảng Đá Nặng Treo trên Bè Gió để Giữ Thuyền khỏi Bị Nghiêng



Crew

The crew of 2 or 3 men on the C3-T13 are usually members of the same family. Many of those in Qui Nhon were born in the vicinity whereas those in Vung Tau migrated from Qui Nhon. Although these boats are now registered in Vung Tau, they have retained the style of eyes common in Qui Nhon.

The crew are usually Buddhists. They are very poor and have at most a primary-school education.

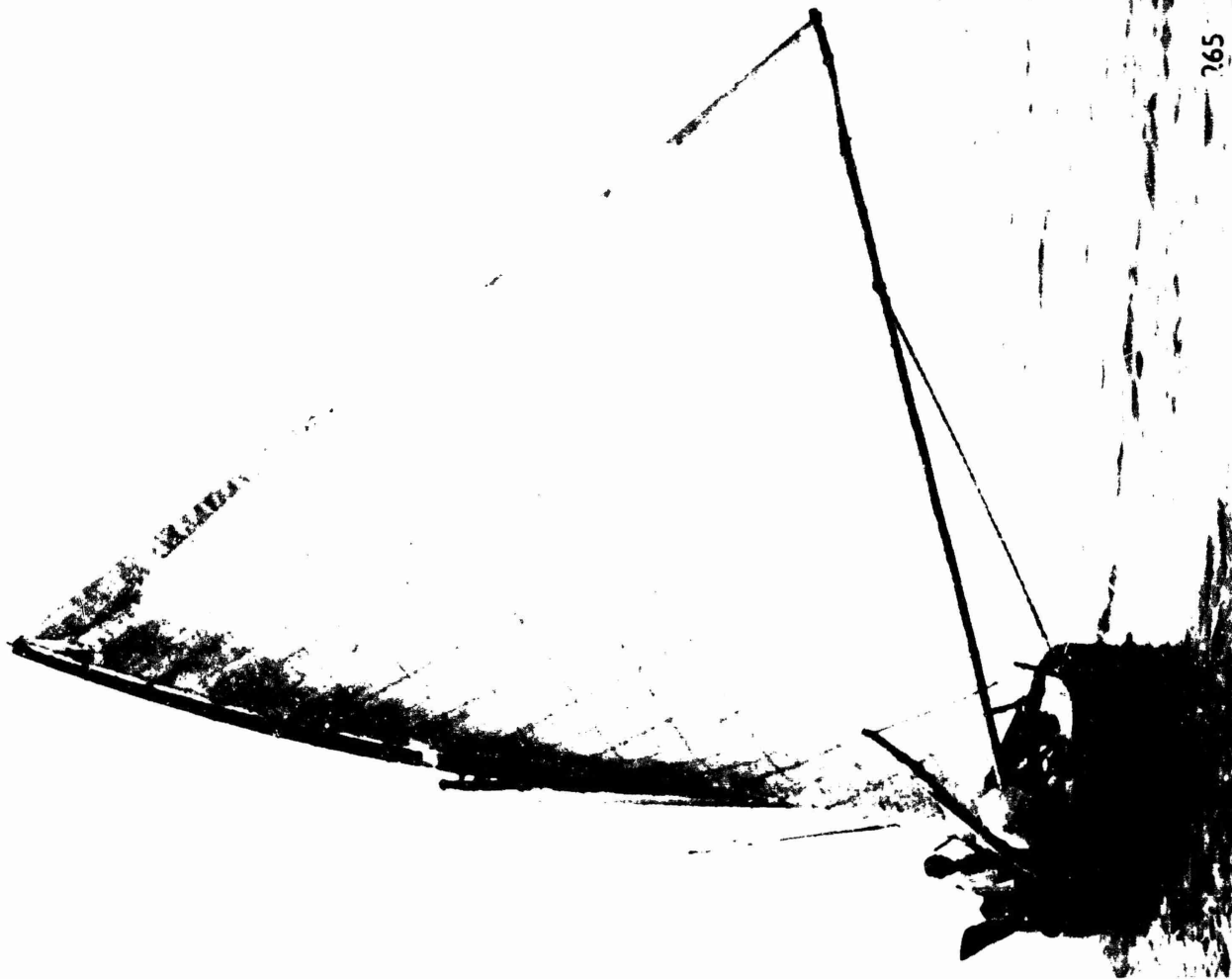
Thủy-Thủ-Đoàn

Thủy thủ đoàn của thuyền C3-T13 gồm có từ 2 đến 3 người, thường cùng thuộc một gia đình. Số thủy thủ trên thuyền ở Qui-Nhon là dân sinh ở trong vùng lân cận, trong khi số thủy thủ trên những thuyền hoạt động ở Vung-Tau lại là dân từ Qui-Nhon đến. Mặc dù hiện nay những thuyền này được đăng bộ tại Vung-Tau, thuyền vẫn giữ kiểu hình mắt thường thấy ở Qui-Nhon.

Thủy-thủ đoàn thường là tín đồ Phật giáo. Họ thuộc giới rất nghèo khó và trình độ học-vấn cao-nhất là vào bậc tiểu học.

Sails of C3-T13 Are Made of Woven Coconut Fibers; Foresails Are Often Not Used

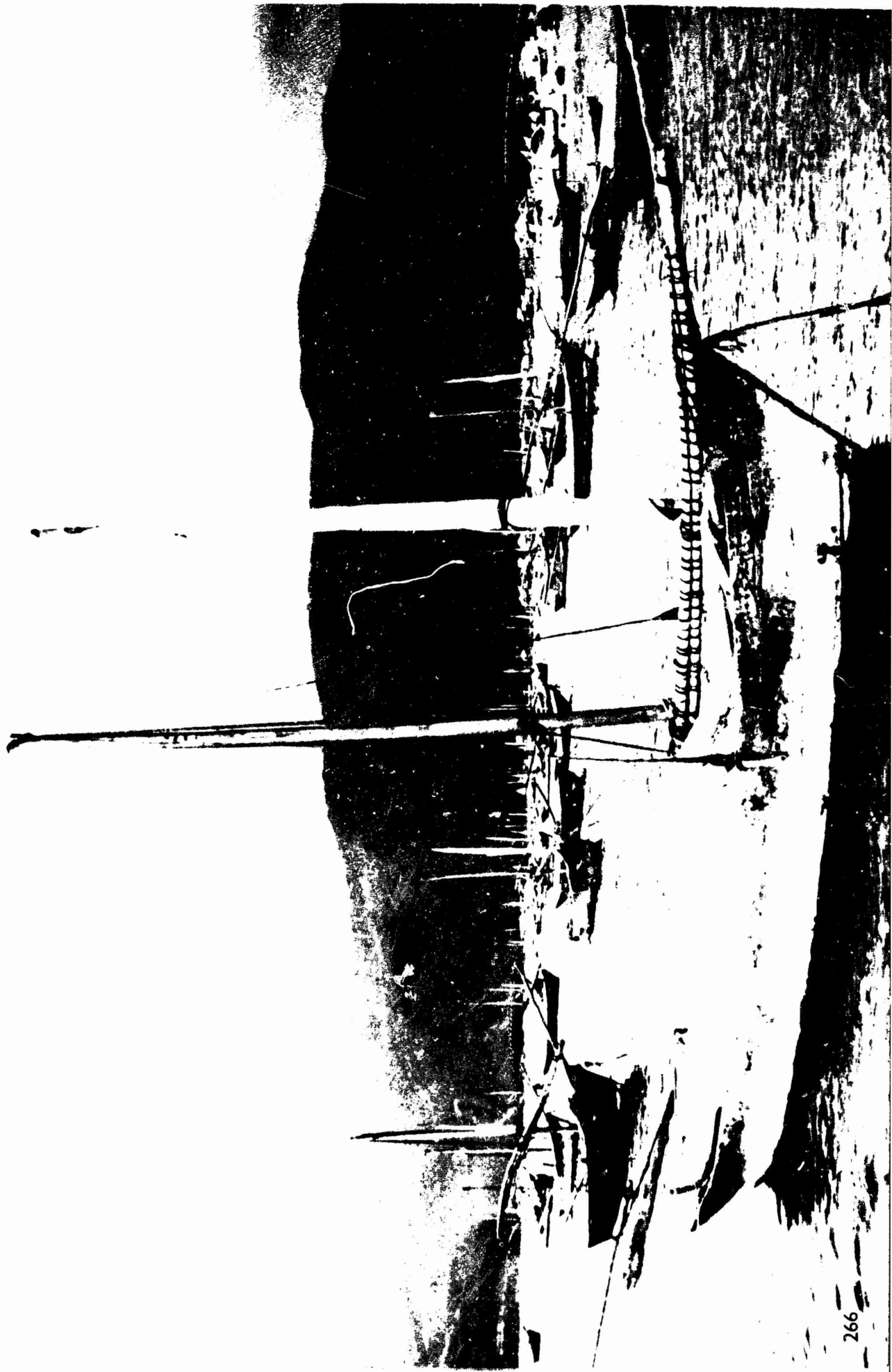
Buồm của Thuyền C3-T13 Làm Bằng Xơ Dừa; Thường Buồm Mũi không được dùng đến



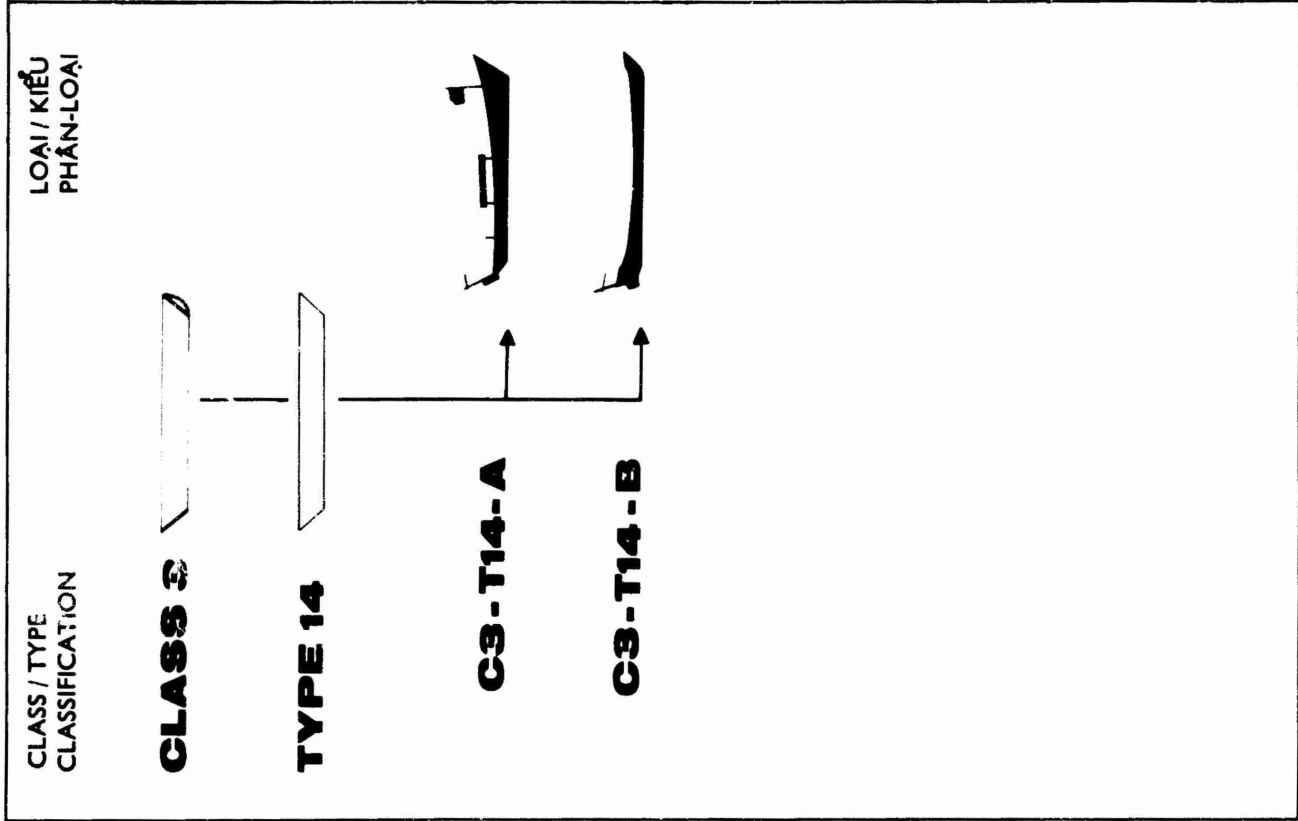
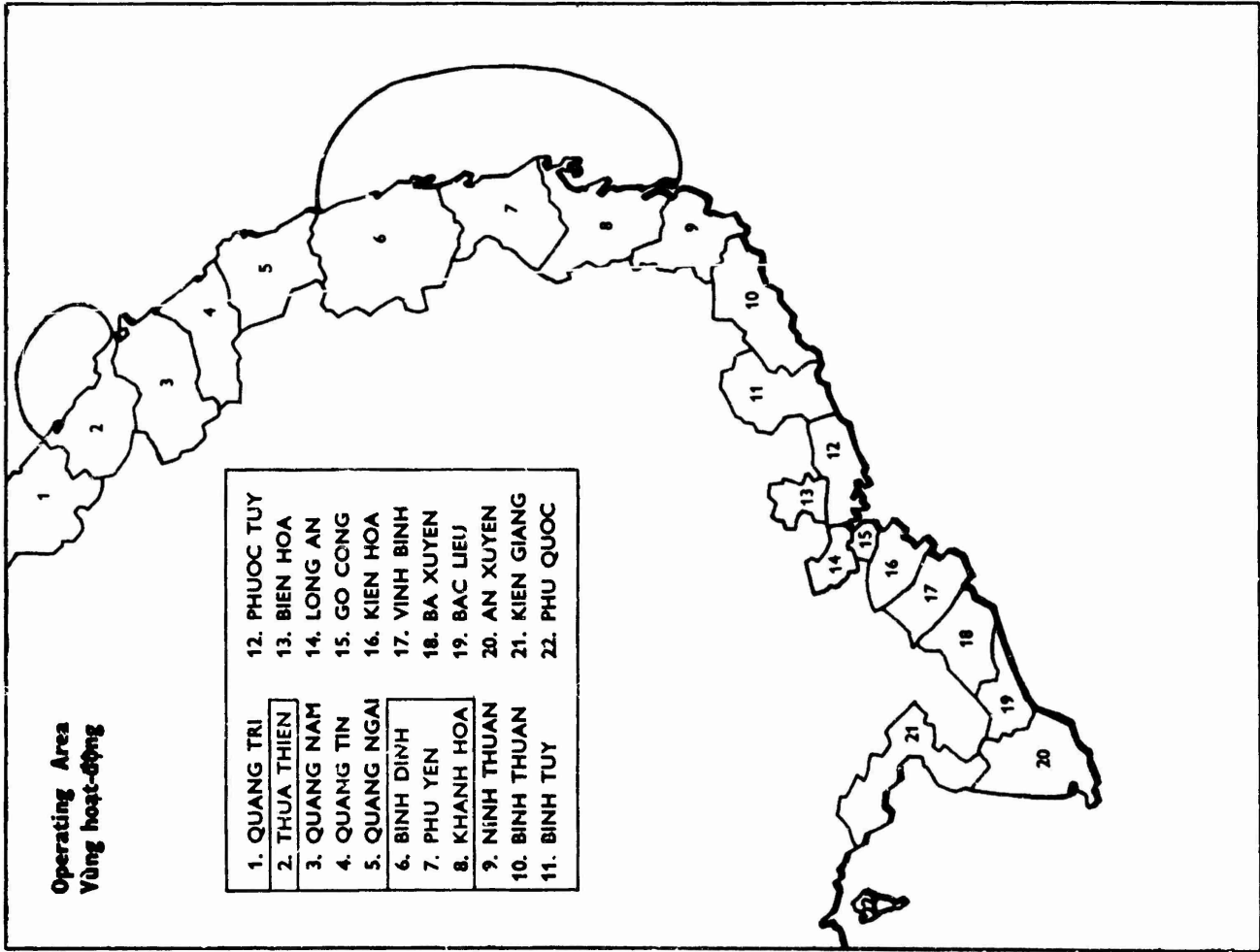
C3-T13

Fleet of C3-T13 Crowd Harbor at Qui Nhon

Tổng Đoàn Thuyền C3-T13 Đâu Chặt Bến tại Qui-Nhon



CLASS 3 - TYPE 14



CS - T14

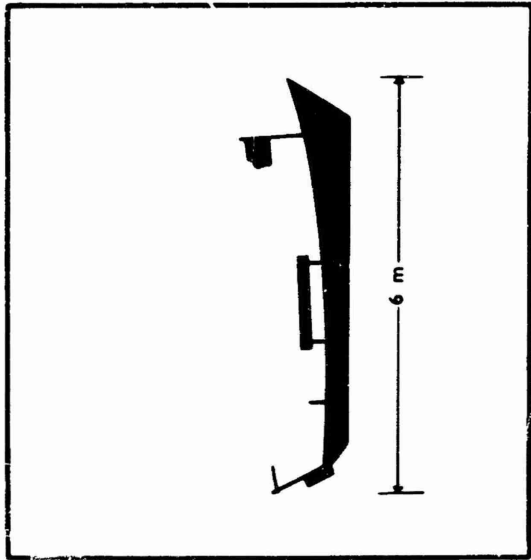
C3-T14-A



C3-T14-B



C3 - T14 - A (QUBC-1)



C3-T14-A				TYPE:	
LOA: 6 m		BEAM: 1.6 m	GROSS TONS: 2 (est.)	DRAFT (loaded): 0.7 m	MOTOR Fishing Boat
TYPE OF CATCH/CARGO: Shrimp, Tuna		PROPULSION: 1 Diesel			
OPERATING AREA: Qui Nhon To Nha Trang		RECOGNITION FEATURES: No Overhanging Poop, Straight Stern, Straight Stem, No Superstructure			

General Information

The C3-T14-A are small motorized fishing boats found mostly near Qui Nhon. They also come from home ports as far south as Nha Trang. Some are reg stered for carrying cargo and passengers.

The double-ended hull has a slight sheer rising from its moderately raked straight stern to a straight somewhat higher pointed bow. Instead of the usual long wooden rudderpost-in-slotted-sternpost assembly, some C3-T14-A have a vertical rudderpost which comes up through a hole in the sternpost above the waterline.

The hull planking, stem, and sternpost form a solid frame for the woven-bamboo bottom. Loose planks and bamboo strips are laid as decking over the ribs and stringers of the bilge.

Cargo and passenger boats often have a low canopy amidships for shelter.

C3-T14-A				LOẠI THUYỀN:	
DÀI: 6 m		RỘNG: 1.6 m	TRỌNG TẤN: 2	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ: 0.7 m	Thuyền Máy Đánh Cá
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Tôm, Cá Thu		ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Động-Cơ Diesel			
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Qui-Nhon Đến Nha-Trang		ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG: Không Có Buồng Lái Nhỏ, Lái Thẳng, Mũi Thẳng, Không Mũi			

Khả-Niệm Đại-Cường

C3-T14-A là những thuyền đánh cá nhỏ có gắn máy hoạt động nhiều nhất trong vùng gần Qui-Nhon. Một số thuyền có cu' cảng xa đến tận Nha-trang. Một số được đăng bộ để xử dụng vào việc chuyên-chở hàng hóa và hành khách.

Thuyền có mũi và lái đầu nhọn. Thân thuyền hơi vênh cong từ lái thuyền thẳng, hơi dốc, đến mũi thuyền thẳng nhọn, và cao hơn lái một tý. Một vài thuyền C3-T14-A có một trục bánh lái thẳng đứng được kéo lên cao xuyên qua một lỗ đục trên lô lái, ở khoảng trên mặt nước, thay vì trục bánh lái bằng gỗ nằm trong lô lái có xẻ rãnh như thường lệ.

Ván be cùng với lô mũi và lô lái làm thành một cái sườn vững-chắc để ráp đáy thuyền bằng nan. Sàn thuyền lát bằng những tấm ván rời và nẹp tre đặt phủ lên sườn và ván nẹp thuyền.

C3 - T14 - A

1

The boats cost about U.S. \$100 without engine and \$500 with engine. Three men can build one in a month. The bamboo bottom must be resealed with oil once or twice a month. Downtime for maintenance is about 3 weeks yearly.



Những thuyền chở hành khách và hàng hóa thường có một mũi thấp ở giữa thuyền để làm nổi trú ẩn.

Có người thợ có thể đóng xong thuyền trong một tháng với phí tổn vào khoảng 100 mỹ-kim chưa kể máy, 500 mỹ-kim nếu kể cả máy. Đáy thuyền bằng nan phải được xảm trét bằng dầu mỗi tháng một hay hai lần. Thời gian tu-bổ mỗi năm mất chừng 3 tuần lễ.

(1) Engine of Open C3-T14-A Is Covered by a Small Wooden Box

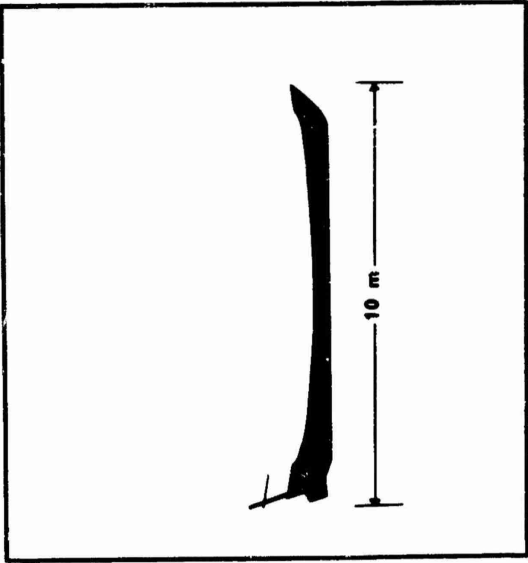
Động-Cơ của Thuyền C3-T14-A có khoang Lộ-Thiên được Đậy Bằng một Thùng Gỗ Nhỏ

(2) C3-T14-A, Based at Qui Nhon and Also Nha Trang, Share Distinctive Eye Style With C3-T13

Thuyền C3-T14-A có Cự-Cảng tại Qui-Nhon và Nha-trang có cùng kiểu Hình Mắt Đặc-Biệt với Loại Thuyền C3-T13

2





C3-T14-B				TYPE:	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	Motor Fishing Boat	
				PROPULSION:	
10 m	2 m	5 (est)	0.7 m	1 Diesel	
TYPE OF CATCH/CARGO:				RECOGNITION FEATURES:	
Flying Fish, Silver Batfish				No Overhanging Poop	
OPERATING AREA:				Straight Stern	
Hue				Convex Stern	
				No Superstructure	

General Information

C3-T14-B motorized fishing boats are quite numerous near Hue. These boats are identified by their low freeboard and crescent sheer sweeping fore and aft almost to the stem and stern where it flattens out. The convex bow is pointed and the stern is rounded laterally but shows a straight profile from abeam. The new appearance of the wood on the stern of the boat shown here suggests that this kind of stern resulted from repairing an old boat.

The wooden retractable rudder and rudderpost turn in a slotted sternpost.

Portions of the hold toward the bow and stern are decked over with loose planks; amidships it is open for stowing the nets and catch. In the stern is a raised poop deck from which a crewman uses a long sweep to maneuver the boat.

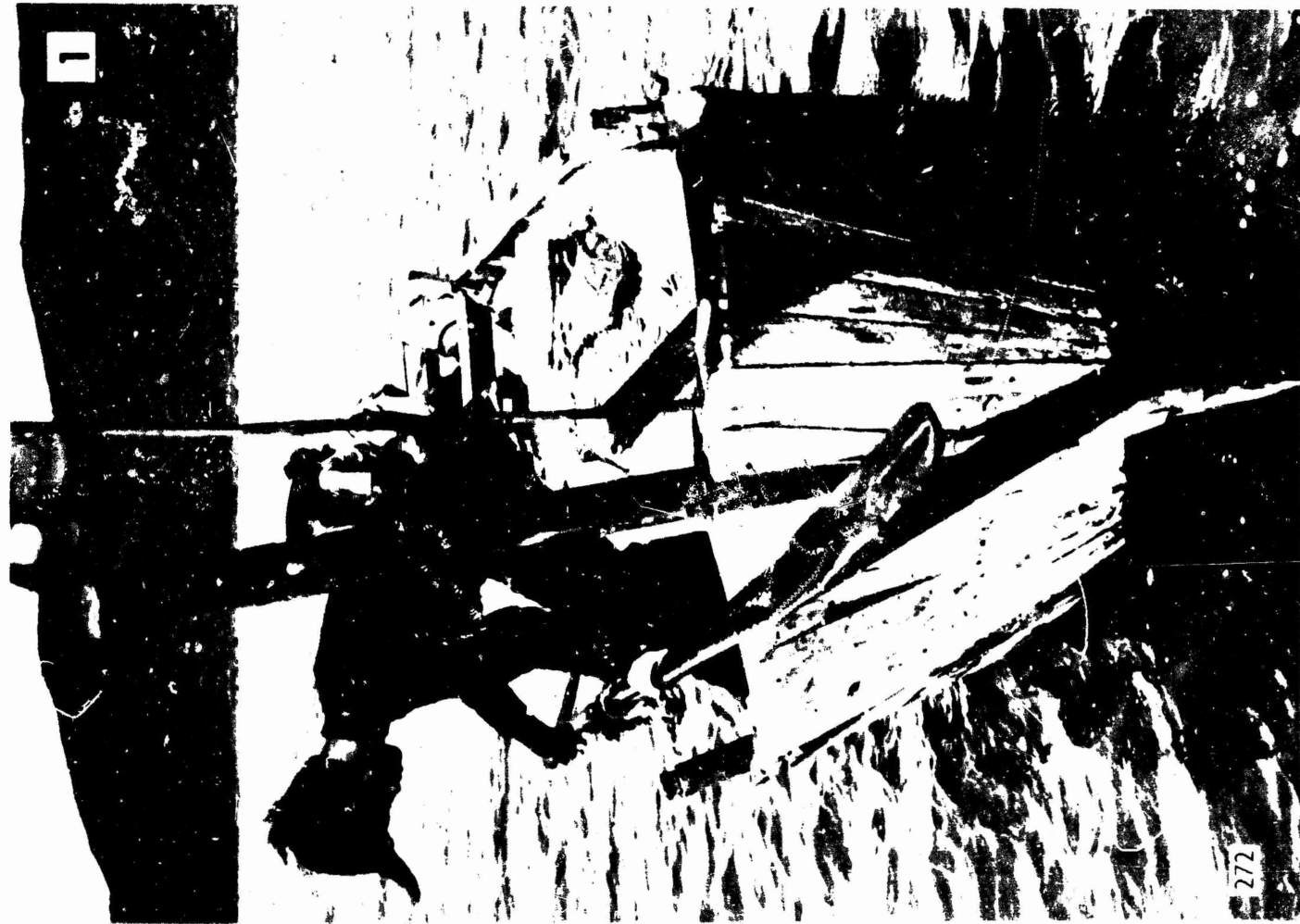
C3-T14-B				LOẠI THUYỀN:	
DÀI:	RỘNG:	TRỌNG TẤN:	5	Thuyền Máy Đánh Cá	
				TẦM NƯỚC CÓ CHỖ: ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:	
10 m	2 m			0.7 m 1 Động-Cơ Diesel	
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:				ĐẶC ĐIỂM NHÂN DẠNG:	
Cá Chườn, Cá Chim				Không Có Boong Lái Nhỏ	
VÙNG HOẠT ĐỘNG:				Lái Thẳng	
Hue				Mũi Thẳng	
				Không Mũi	

Khái-Niệm Đại-Cường

C3-T14-B là những thuyền đánh cá có gắn máy hoạt động rất nhiều gần Huế. Đặc điểm hình dáng dễ nhận của thuyền là thuyền nổi thấp trên mặt nước và thân thuyền cong vênh từ khoảng gần lái đến khoảng gần mũi. Từ hai khoảng này cho đến chót mũi và lái thì thân thuyền phẳng ngang. Mũi thuyền có dáng lồi và nhọn, lái thuyền tròn song nhìn ngang thì có dáng thẳng. Nếp gỗ mối trên phần lái của chiếc thuyền có in hình ở đây cho biết phần lái này là do một thuyền cũ được sửa chữa mà ra.

Bánh lái và trục bánh lái bằng gỗ xoay chuyển trong một lỗ lái có xẻ tãnh.

Một phần sàn thuyền về phía gần mũi và lái lót bằng ván rời; khoảng giữa thuyền được để lộ thiên làm nơi chứa lưới và cá. Ở phía lái có một boong lái cao làm chỗ đứng cho một thủy thủ dùng chèo



C3-T14-B cost about U.S. \$600 including engine and can be built by two men in a month. The hull must be caulked every few months at a yearly cost of about \$10 and 2 or 3 weeks of downtime.

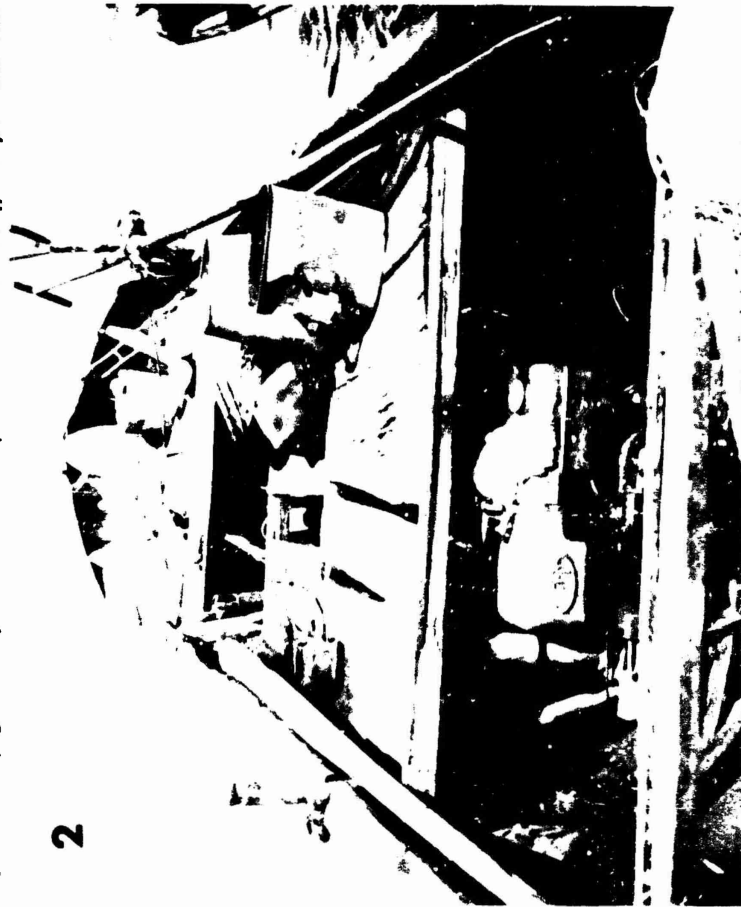
vận chuyển thuyền.

Hai người thợ có thể đóng xong một thuyền C3-T14-B trong một tháng với phí-tốn chừng 600 mỹ-kim kể cả máy. Cứ vài tháng vỏ thuyền phải được xam trét lại một lần. Mỗi năm việc tu-bổ mất chừng 2 hay 3 tuần lễ, tốn khoảng 10 mỹ-kim.

(1) Stern Planking on C3-T14-B Forms Trunk for Sliding Rudderpost Ván đóng trên Lái Thuyền C3-T14-B Tạo Thành Ô Chứa Trục Bánh Lái Có Thể Trượt Lên Xuống

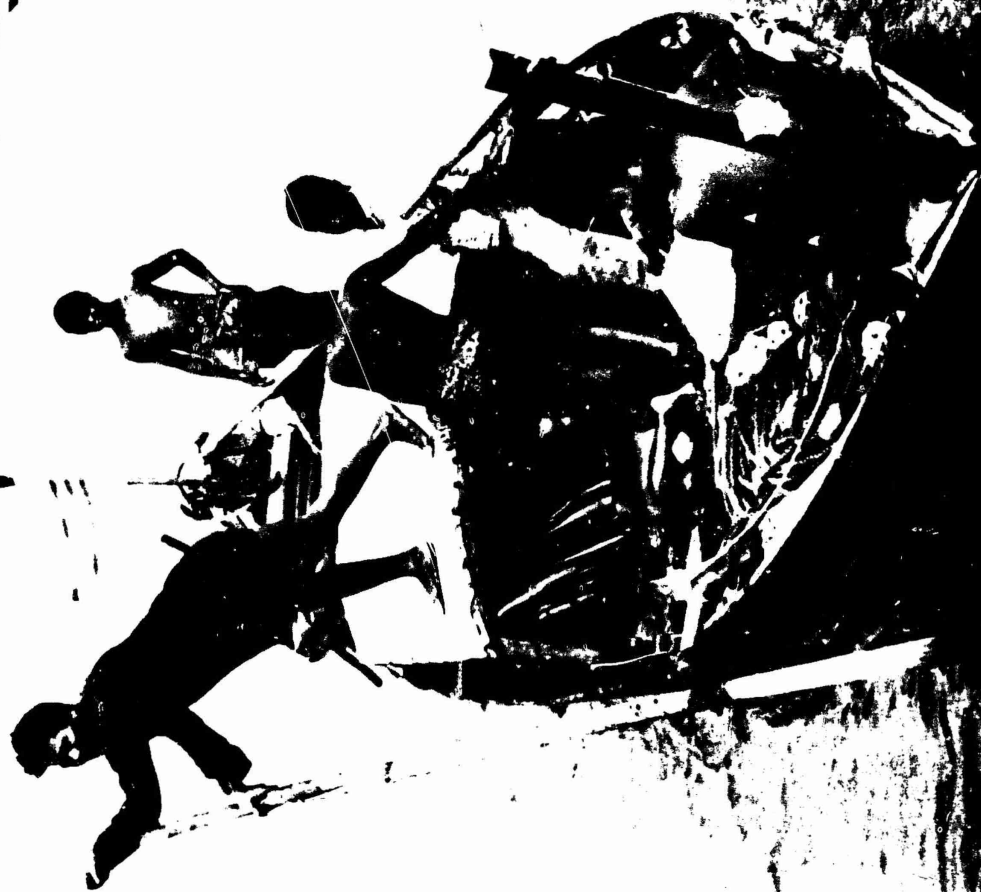
(2) Engine of C3-T14-B Is Partially Covered by Loose-Plank Decking Một Phần Động-Cơ Thuyền C3-T14-B Được Ván Rớt lất Boong Thuyền Che Kín

2



Heavy Sternpost in Pointed Stern of C3-T14-A Has Trunk for Retractable Rudderpost

Lô Lái Nặng tại Đầu Mũi Nhọn của Thuyền C3-T14-A có Ổ Chứa Trục Bánh Lái Có Thẻ Kéo Lên Đuộc



Propulsion System

C3-T14 employ small, manually started, single-cylinder diesels of about 5 to 8 hp. Some are licensed to operate as motorized sailers.

Their fuel tanks hold 8 to 30 liters of diesel oil and additional fuel is carried in cans beneath the partial decks near the engine.

Operational Information

C3-T14-A fish at Poulo Gambir, an island about 15 miles south of Qui Nhon. The trip to Poulo Gambir takes 2 hours, at the C3-T14-A's cruising speed of 7 kt. If the weather seems favorable, these boats put to sea in early afternoon, fish until morning, and return home after sunrise the following day. Their second choice is to leave port a few hours after midnight and return home in midafternoon with a catch of about 300 kg of sea shrimp and tuna.

At Poulo Gambir the C3-T14-A trail a drift gill net that is several hundred meters long. The engine is shut down while fishing. No means of preserving the catch is used.

Hệ-Thống Dẩy Thuyền

Thuyền C3-T14 dùng loại động cơ diesel nhỏ khởi động bằng tay có 1 x-lanh, mạnh từ 5 đến 8 mã-lực. Một số thuyền này được cấp giấy phép để hoạt động với tính cách là thuyền buôn có gắn máy.

Bình nhiên liệu chứa được từ 8 đến 30 lít dầu diesel. Dầu phụ-trời chứa trong những thùng kim-khí đặt trên boong hẹp gần động cơ.

Cách Thức Hoạt-Động

Thuyền C3-T14-A đánh cá tại Poulo Gambir, một hòn đảo nằm cách Qui-Nhon chừng 15 dặm về phía Nam. Với tốc-độ hải hành của thuyền C3-T14-A vào khoảng 7 gút một giờ, một chuyên đi đến Poulo Gambir phải mất đến hai tiếng đồng-hồ. Nếu thời-tiết tốt, những thuyền này ra khơi vào buổi chiều, đánh cá cho đến sáng và trở về sau lúc mặt trời mọc. Thuyền cũng còn có thể ra khơi một vài tiếng đồng-hồ sau nửa đêm và trở về vào buổi chiều với một số cá đánh được vào khoảng 300 ký gồm có tôm và cá thu.

Tại Poulo Gambir, thuyền C3-T14-A cũng một loại lưới bén thả trôi dài hàng trăm thước và bề sâu đến 30 thước. Trong khi đánh cá người ta tắt máy thuyền. Thuyền không có phương tiện để ướp cá.

Thuyền C3-T14-B ra khơi vào khoảng 5 giờ sáng để đi đến vùng đánh cá cách Huê về phía đông khoảng 12 dặm. Một số thuyền

C3 - T14

- (1) C3-T14-A Are Beached Often to Reseal Woven-Bamboo Bottom With Oil
Thuyền C3-T14-A Thường được đưa lên bãi để Xâm Bã Lai Đáy Nan bằng Dầu
- (2) Hold of C3-T14-B Is Open Amidships for Stowing Nets and Catch
Khoang Thuyền C3-T14-B ở khoảng Giữa được để Lộ-Thiên dùng Chứa Lưới và Cá

1



2



C3-T14-B put to sea at about 0500 and proceed to fishing grounds located about 12 miles east of Hue. Some of the C3-T14-B gill net for flying fish, with the engine running throughout the operation. Others shut down the engine and use a lift net to catch silver bafin and other species. They return in midafternoon at a cruising speed of about 5 kt with an estimated average catch of 50 kg. On occasion these boats make trips to Da Nang for supplies.

Equipment

C3-T14 carry no navigation or communications equipment. When operating at night, they display a single kerosene lantern to mark their position. Anchors are wooden; C3-T14-A carry two anchors with about 30 m of line for each and C3-T14-B carry one with 50 to 100 m of line.

In an emergency, the crews of C3-T14-A rely on net floats and old inner tubes for buoyancy, but the C3-T14-B usually carries a bamboo dinghy.

To remove bilge water, most crews on C3-T14 use a bailing bucket or dipper, but an occasional C3-T14-A has an engine-driven bilge pump.

C3-T14-B dùng lưới bển đánh cá chuồn và cho động-cơ chạy trong suốt thời gian đánh cá. Những thuyền khác lại tắt máy và dùng lưới mạnh để bắt cá chìm cùng các loại cá khác. Thuyền trở về vào buổi chiều, hải hạnh với tốc-độ vào khoảng 5 gút, chỗ theo một số cá đánh được trung-bình chừng 50 ký. Thỉnh thoảng những thuyền này cũng đi Đà-Nẵng để tiếp tế.

Dụng-Cụ Trang-Bị

Thuyền C3-T14 không mang theo dụng-cụ hải-hành hoặc liên lạc nào. Khi hoạt động ban đêm, thuyền có treo một đèn dầu để đánh dấu vị-trí. Neo của thuyền làm bằng gỗ, Thuyền C3-T14-A mang theo hai neo, mỗi neo buộc chừng 30 thước dây và thuyền C3-T14-B mang theo một neo buộc từ 50 đến 100 thước dây.

Trong trường hợp khẩn cấp, thủy-thủ đoàn thuyền C3-T14-A dùng các phao buộc lưới và ruột xe hơi cũ để làm phao cấp cứu. Riêng thuyền C3-T14-B thỉnh có mang theo xường bằng nan.

Thủy thủ thuyền C3-T14 đa-số đều dùng gài hoặc gáo để tát nước lườn, song thỉnh thoảng một vài thuyền C3-T14-A cũng có một bơm máy do động-cơ thuyền xoay chuyển.

The crew of the C3-T14-A generally carry lunches prepared at home. The crew of the C3-T14-B usually cook on board using a metal bucket with a steel grating as a stove.

Only a few C3-T14 carry tools.

Crew

The crew on a C3-T14 numbers about 6 to 8 men who are Buddhists with little education or money.

This C3-T14-A Carries Basket Dinghy for Laying Nets — and Rubber Raft for Younger Crew

Thủy thủ đoàn thuyền C3-T14-A thường mang theo thức ăn trưa nấu sẵn ở nhà. Thủy thủ đoàn thuyền C3-T14-B thường lại nấu ăn trên boong với một chiếc lò làm bằng thùng thiếc và lưới kẽm.

Chỉ có một số ít thuyền C3-T14 mang theo dụng cụ sửa chữa.

Thủy-Thủ-Đoàn

Thủy thủ đoàn thuyền C3-T14 gồm từ 6 đến 8 người, thuộc giới nghèo khó, ít học, theo Phật-giáo.

Thuyền C3-T14-A này Mang Theo Xương Thúng để Thả Lưới và Bè Cao-Su Cho Các Thủy-Thủ Trẻ Tuổi Xử-dụng



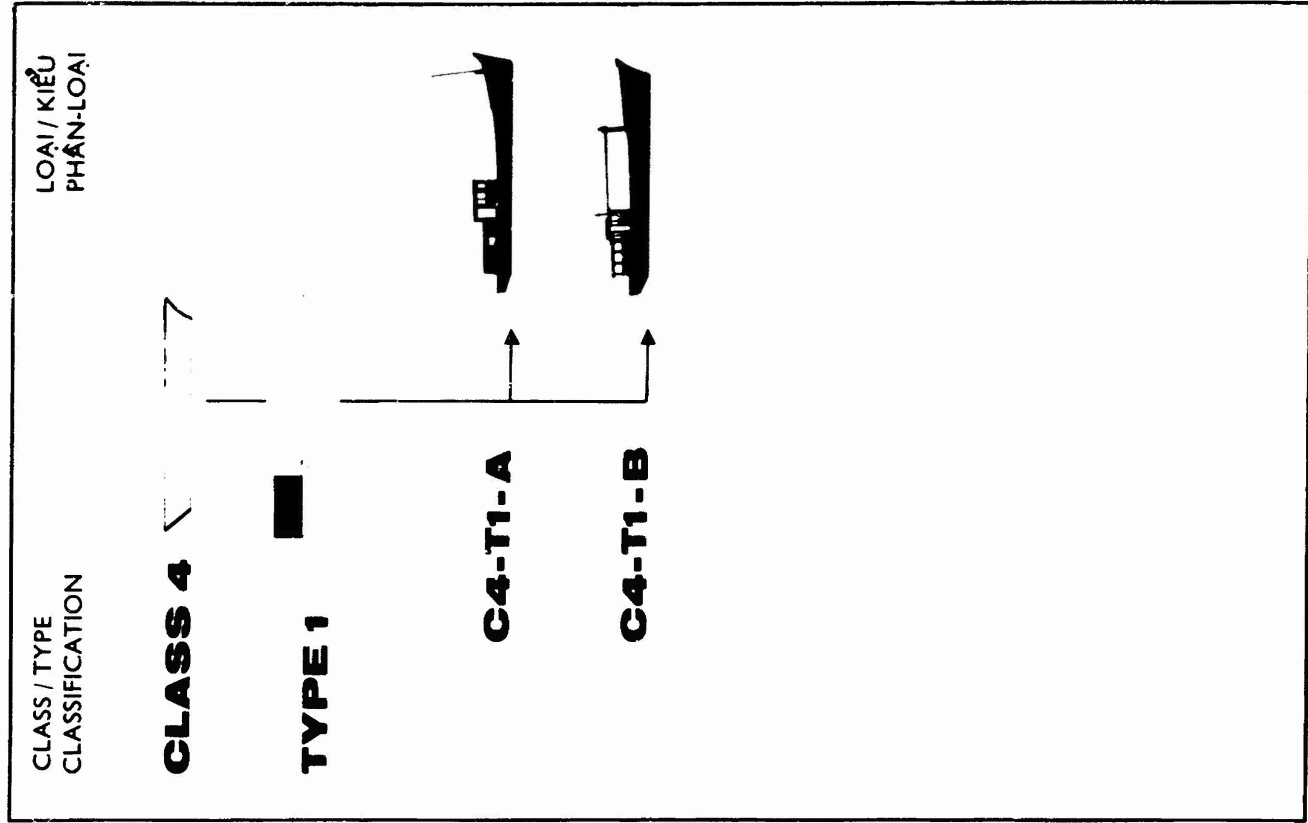
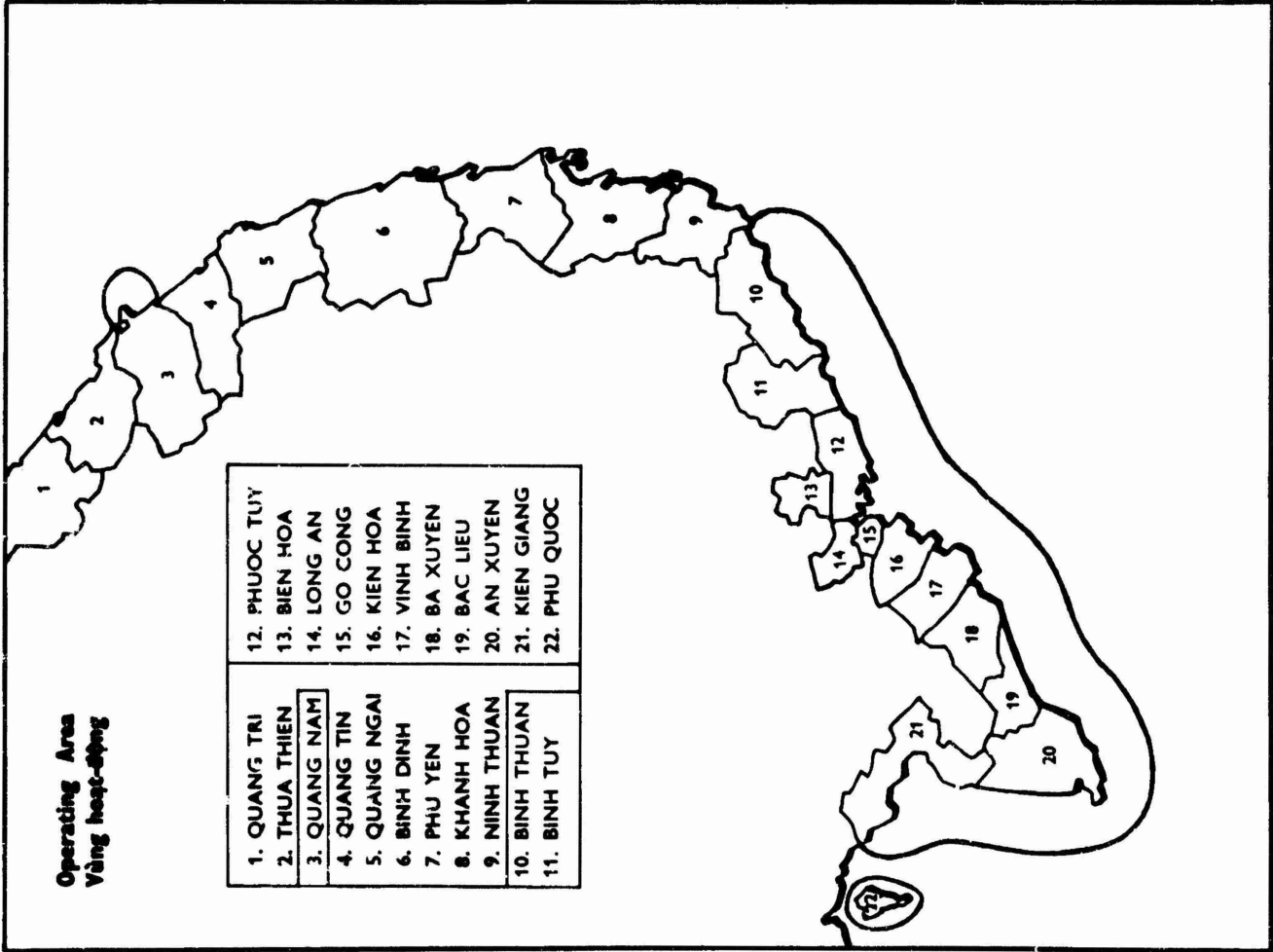
C3 - T14

Rising Sheer Aft, as Well as Forward, Is Characteristic of C3-T14-B

Thân Thuyền Vẽnh Cong ở Đứng Lái và Đứng Mũi là một Đặc-Điểm của Thuyền C3-T14-B



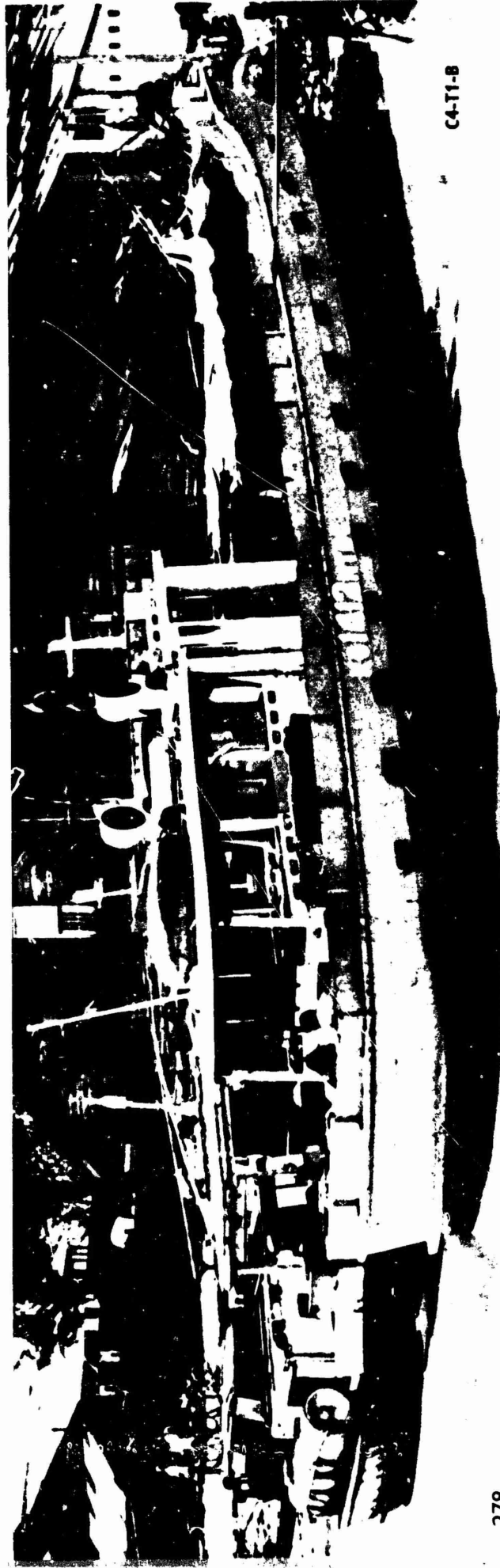
CLASS 4 - TYPE :



C4-T1

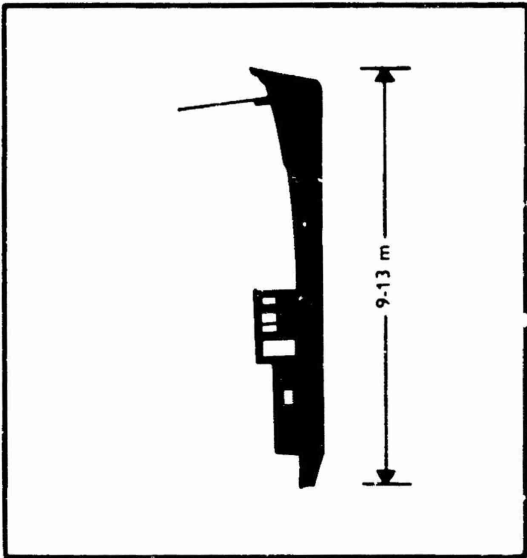
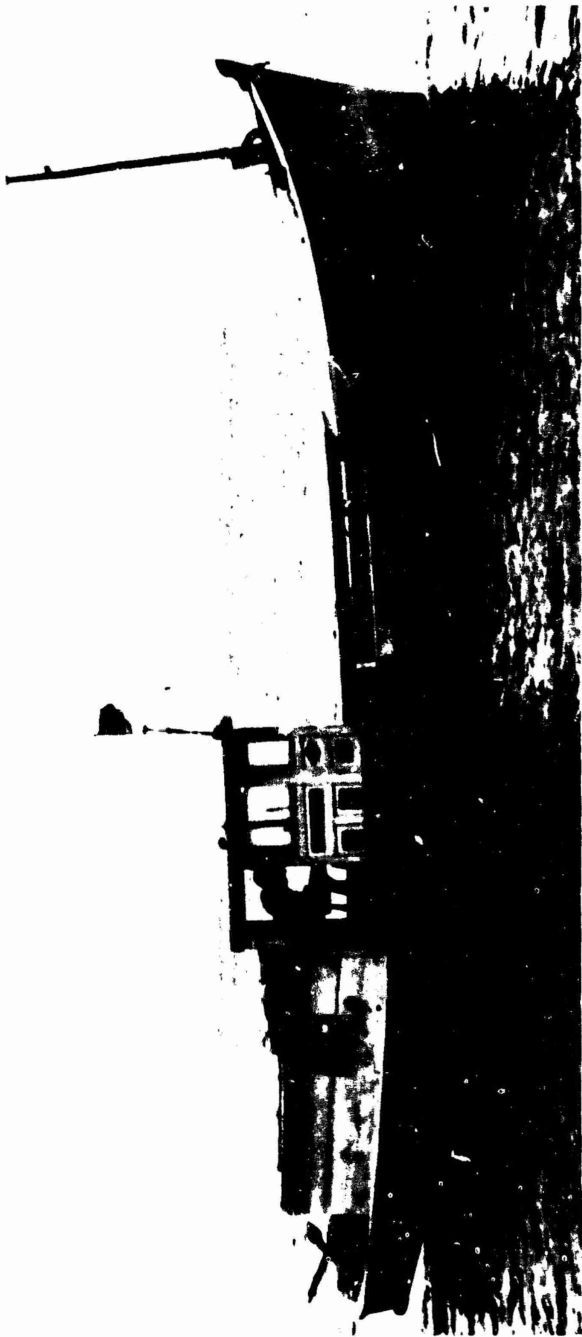


C4-T1-A



C4-T1-B

C4-T1-A



C4-T1-A			TYPE:		Motor Fishing Boat	
LOA :	BEAM :	GROSS TONS :	DRAFT (loaded) :	PROPULSION :		
9-13 m	2.5 m	11 (est)	0.7 m	1 Diesel		
TYPE OF CATCH/CARGO :			RECOGNITION FEATURES :			
Varied			No Overhanging Poop Straight Stern Concave Stem High Cabin Aft			
OPERATING AREA :						
Da Nang Phu Quoc						

General Information

The C4-T1-A are motor fishing vessels known to fishermen as "Thailand Boats" because of their similarity to Thai vessels which came to South Vietnam a few years ago to buy fish. This boat design has been built since 1960 from plans prepared under the direction of the Vietnamese Directorate of Fisheries. It is most common around Da Nang.

The boat can be recognized by its low, round counter stern and by its sheer rising to a high concave pointed bow with slightly extended stem. Further recognition features are the sharp upward curve of the gunwale at the forecastle bulwark, and the wide, flaring bows.

The section aft of amidships is occupied by a Thailand cabin consisting of a high wheelhouse forward and a lower section aft which

C4-T1-A			LOẠI THUYỀN: Thuyền Đánh Cá Có Máy	
DÀI: 9-13 m	RỘNG: 2.5 m	TRỌNG TẤN: 11	TẦM NƯỚC CÓ CHO: 0.7 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Máy Diesel
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Không Nhất Định			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Đà-Nang Phủ-Quốc			Không Có Brong Lái Nhỏ Ra Lái Thẳng Sống Mũi Lõm Vào Phần Sau Mũi Cao	

Khái-Niệm Đại-Cường

Thuyền C4-T1-A là những thuyền máy đánh cá được các ngư-phủ coi như là "Thuyền Thái-Lan" vì loại thuyền này trông giống những thuyền Thái-Lan đã sang Việt-Nam mua cá vài năm trước đây. Kiểu thuyền này đã được đóng từ năm 1960 theo các đồ án do Nha Hải Ngư-Nghiệp Việt-Nam hướng dẫn.

Đặc điểm hình dáng dễ nhận của thuyền C4-T1-A là lô lái tròn, thấp và thân thuyền dốc cao về phía mũi thuyền nhọn, cao, lõm, có lô mũi hơi nhô dài. Những đặc điểm khác là mạn thuyền tại khoang mũi vênh cao lên và mũi thuyền rộng.

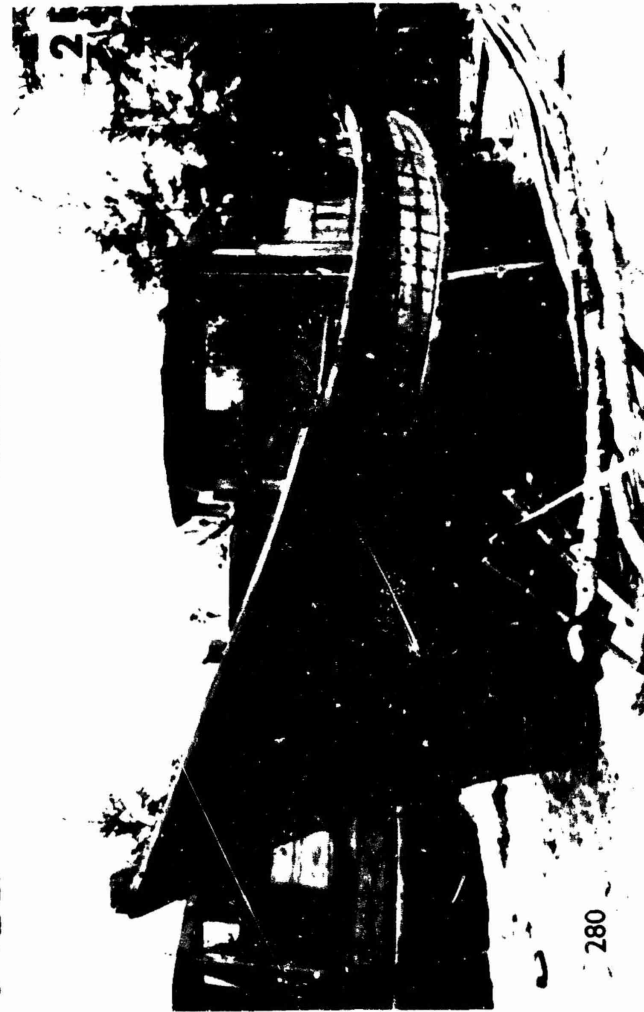
Tại khoang kê sau khoang giữa thuyền là một mũi kiểu Thái Lan gồm có một phòng lái cao ở phía trước và một phần thấp hơn ở phía sau để làm chỗ chứa đồ phụ. Phía sau mũi là buồng lái dùng để chắt

C4-T1-A

provides additional stowage. The small deck abaft the cabin is used for fishing gear or anchor and has a hatch to the small after hold.

The forward hold is sectioned by sturdy bulkheads.

The C4-T1-A cost from U.S. \$1,000 to \$2,000 to build; the engine costs another \$1,000. The hull is of shell construction but is built around a heavy stem and keel. Construction time is about 2 months. Maintenance is required every 3 or 4 months and accounts for 1 month of downtime annually.



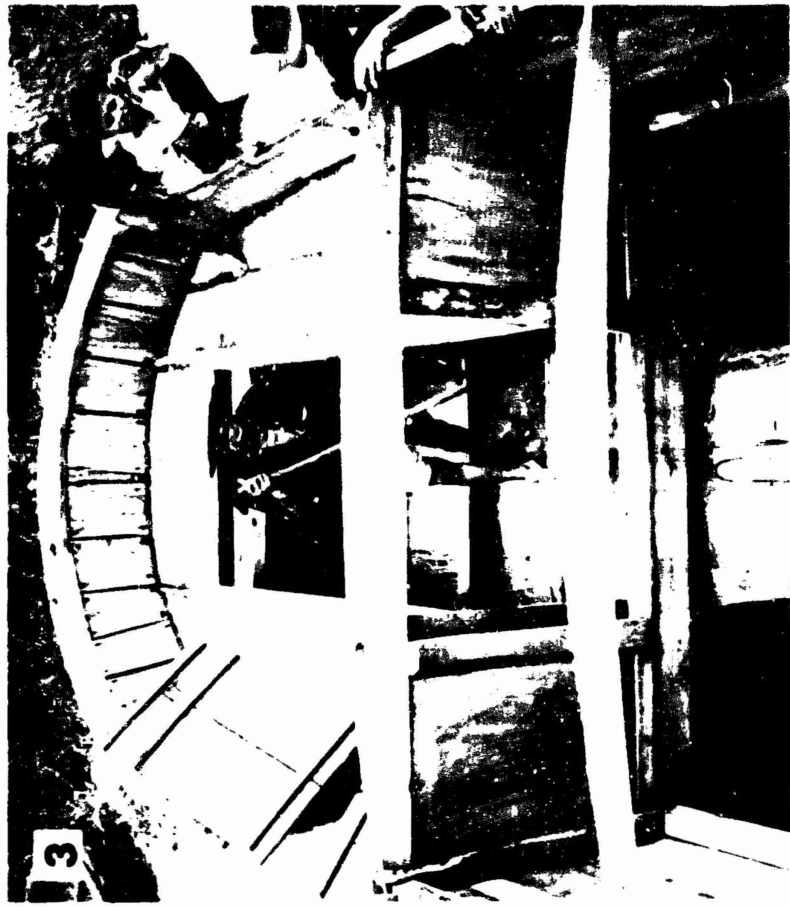
luối và neo. Boong này có một cửa ă thông với hầm chứa nhỏ ở đằng lái.

Hầm chứa đằng mũi được chia thành nhiều ngăn bằng những vách ván vững chắc.

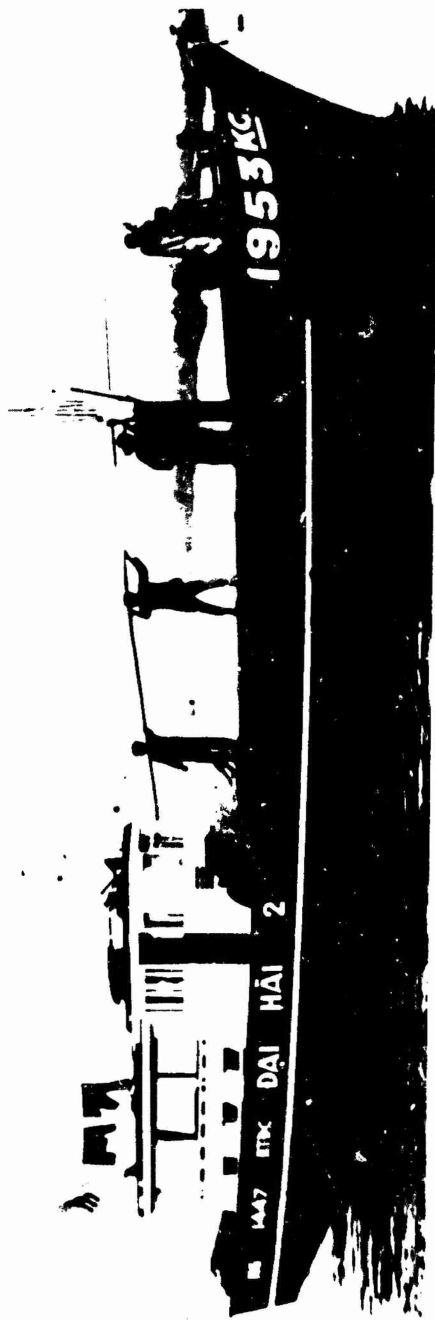
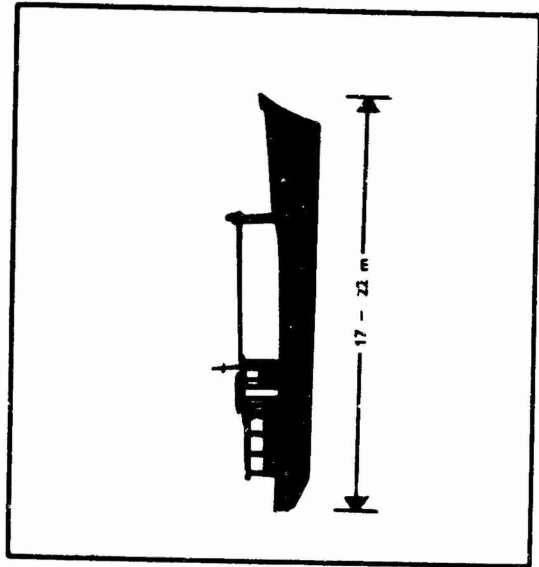
Tiền đóng một thuyền C4-T1-A tốn từ 1000 đến 2000 mỹ-kim; tiền máy tốn thêm 1000 mỹ-kim nữa. Vỏ thuyền thuộc kiểu kiến trúc giống hình vỏ sò song có lỗ mũi và la-ký nặng. Người ta có thể đóng xong một thuyền trong vòng 2 tháng. Ba hay bốn tháng phải tu-bổ thuyền một lần. Thời gian tu-bổ hàng năm mất chừng 1 tháng.

(1&2) C4-T1-A Built on Beach at Da Nang Are Somewhat Larger Than Phu Quoc-Based C4-T1-A (3) They Have an After Hold With Covered Hatch

(1&2) Những Thuyền C4-T1-A Đóng Trên Bãi Biển Đà-Nẵng Có Phần Lớn Hơn Những Thuyền C4-T1-A Có Cui-Cảng Tại Phú-Quốc (3) Những Thuyền Trên Có Khoang Đằng Lái Có Nắp Đậy



C4-T1-B



C4-T1-B		TYPE:		Motor Fishing Boat	
LOA	17-22 m	BEAM	3.5-3.8 m	GROSS TONS	60 (est)
				DRAFT (loaded)	1.5 m
				PROPULSION:	1 Diesel
TYPE OF CATCH/CARGO:		Varied		RECOGNITION FEATURES:	
OPERATING AREA:		Rach Gia To Phan Thiet		No Overhanging Poop Straight Stern Concave Stem High Cabin Aft	

General Information

The C4-T1-B are large motor fishing vessels known to fishermen as "Thailand Boats" because of their similarity to Thai vessels which came to South Vietnam a few years ago to buy fish. This boat design with its large Thai cabin aft has been built since 1960 according to plans prepared under the direction of the Vietnamese Directorate of Fisheries. It is most common in the Rach Gia area where it is rapidly replacing the traditional "Kien Giang boat" (C1-T1-B). Well suited to cargo hauling, it is found along many sections of the coast, particularly near Vung Tau, Saigon, Phan Thiet, and other major shipping areas.

C4-T1-B are recognized by their high freeboard, high round counter stern, and flat sheer to the high pointed slightly concave stem. The

C4-T1-B		LOẠI THUYỀN:		Thuyền Đánh Cá Có Máy	
DÀI:	17-22 m	RỘNG:	3.5-3.8 m	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ:	1.5 m
				TRỌNG TẤN:	60
LOẠI CÁ ĐÁNH DƯỢC/HÀNG HÓA		Không Nhất Định		ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG	
VÙNG HOẠT ĐỘNG:		Rạch-Giá Đền Phan-Thiết		Không Có Boong Lái Nhỏ Ra Lái Thang Sóng Mũi Lôm Vào Phấn Sau Mũi Cao	

Khái-Niệm Đại-Cường

C4-T1-B là những thuyền đánh cá lớn có gàn máy được các ngư-phù xem như là "Thuyền Thái-Lan" vì loại thuyền này trông giống những thuyền Thái-Lan đã sang Việt-Nam mua cá vài năm trước đây. Kiểu thuyền có mũi Thái-Lan lớn ở đằng lái này được đóng từ năm 1960 theo đồ án do Nha Hải-Ngư-Nghiệp Việt-Nam hướng dẫn. Loại thuyền này thông dụng nhất trong vùng Rạch-Giá và hiện đang thay thế nhanh chóng loại "thuyền Kiên Giang" cũ thuyền (C1-T1-B). Thuyền C4-T1-B rất thích hợp với việc chuyên vận hàng hóa. Người ta thấy loại thuyền này hoạt động tại nhiều khu vực dọc theo duyên hải, đặc biệt tại vùng kế cận Vũng-Tàu, Sài-gòn, Phan-Thiết và các hải-cảng lớn khác.

Đặc điểm hình dáng dễ nhận của loại thuyền C4-T1-B là mạn

C4-T1-B

1

sheer line curves upward at the forecable bulwarks, and the boat has wide, flaring bows.

A row of five or more covered hatches open into the holds forward of the cabin.

These large, sturdy, keel-and-rib constructed boats can be built in 3 or 4 months for about \$8,000.

thuyền nổi cao trên mặt nước, lái thuyền tròn, cao và thân thuyền hơi dốc về phía mũi thuyền cao, nhọn và hơi lõm, mạn thuyền tại khoang mũi vênh cao lên và mũi thuyền rộng.

Hầm chứa ở phía trước mũi có năm nắp đậy hoặc nhiều hơn. Loại thuyền lớn, chắc chắn, thuộc kiểu kiến trúc có la ký và sườn này có thể độc đóng xong trong vòng 3 hay 4 tháng với phí tổn vào khoảng 8000 mỹ kim.

(1&2) Big C4-T1-B Fishing Vessels, Based at Ports From Kien Giang to Phan Thiet, Dwarf Traditional "Kien Giang" Boat

(1&2) Loại Thuyền Đánh Cá Lớn C4-T1-B, Có Cự-Cảng Tại Các Hải Cảng từ Kiên-Giang đến Phan-Thiết, Làm Loại Thuyền "Kiên-Giang" Cổ-Truyền Trồng Nhỏ Sản Đi

2



Propulsion

C4-T1-A vessels are equipped with 15- to 30-hp diesels; 2-cylinder Yanmar or Wickstrom engines are common. The 12- to 16-liter fuel tanks and a cylinder of compressed air for starting the engine are often kept in the after section of the cabin. Extra fuel is carried on deck in cans or metal drums. The smaller engines are started manually, C4-T1-B craft are powered by larger engines, such as the 6-cylinder, 6-hp Yanmar.

Common tools are carried for minor repairs and adjustments.

Operational Information

In Da Nang, where pair trawling is common, the C4-T1 boats depart early in the morning (around 0500) for fishing grounds about 6 miles to the east. They return in midafternoon to sell the catch of about 500 kg of miscellaneous small fish.

In the An Thoi area, C4-T1-A are gill netters. During 4 hours of fishing, they generally net over 200 kg of ray and other fish. They sometimes remain at sea for 2 days. A small charcoal brazier is carried for preparing meals for the crew. Occasionally a C4-T1-A will carry fish to the mainland.

C4-T1-B vessels are well suited to long voyages and heavy cargoes. Those from Rach Gia and Phan Thiet are often found in Vung Tau and Cholon where they sell fish or handle cargo. For these long trips, the fish are preserved with crushed ice.

Hệ-Thống Động - Thuyền

Thuyền C4-T1-A dùng loại động-cơ diesel mạnh từ 15 đến 30 mã lực. Động cơ Yanmar hay Wickstrom có 2 xy-lanh là những hiệu máy thông dụng. Bình nhiên liệu chứa được từ 12 đến 16 lít và một bình chứa khí ép để khởi động máy được đặt vào khoang cuối mũi thuyền. Nhiên liệu dự trữ được chứa trong những thùng kim-khí vuông hay thùng phuy đặt trên boong. Những động-cơ loại nhỏ được khởi động bằng tay.

Thuyền C4-T1-B lớn dùng những động-cơ lớn hơn như động cơ Yanmar có 6 xy-lanh, mạnh 60 mã lực.

Thuyền có mang theo những dụng cụ để thi hành việc điều chỉnh và sửa chữa máy thông thường.

Cách-Thức Hoạt-Động

Tại Đà Nẵng, vùng mà lối đánh lưới giã bằng hai thuyền một rất thông dụng, thuyền C4-T1 khởi hành vào lúc sáng sớm (khoảng 5 giờ) để đi đến vùng đánh cá cách chừng 6 dặm về phía đông. Thuyền trở về vào buổi chiều để bán số cá đánh được độ 500 ký gồm nhiều loại cá nhỏ linh-tinh.

Trong vùng An-Thới, thuyền C4-T1-A đánh cá bằng lưới bén. Đánh cá trong 4 tiếng đồng hồ, thuyền thường bắt được trên 200 ký cá đuối và các loại cá khác. Đôi khi thuyền ở lại ngoài khơi 2 hôm. Thuyền có mang theo một lò than nhỏ để nấu ăn. Thỉnh-thoang cũng có một thuyền C4-T1-A chở cá vào đất liền.

Thuyền C4-T1-B rất thích hợp với những chuyến đi xa và chở hàng nặng. Những thuyền có cơ-cảng tại Rach-gia và Phan-thiết thường thấy ghé bến tại Vung-tàu và chợ lớn để bán cá hay chuyển hàng. Trong những chuyến đi xa như thế, cá được ướp bằng nước đá.

Mast in Tabernacle Used to Hoist Nets for Drying

Cột Buồm Có Đòng Để Đuộc Dùng Để Phơi Lưới



C4-T1

Equipment

The C4-T1 are relatively well-kept vessels. The C4-T1-B display running lights and often have a lamp mounted at the bow to illuminate the deck during night fishing. The C4-T1-A boats of the Da Nang area usually have running lights. A small engine-driven generator provides power. The C4-T1-A in the Phu Quoc - An Thoi region which are day fishers carry one or more kerosene lanterns.

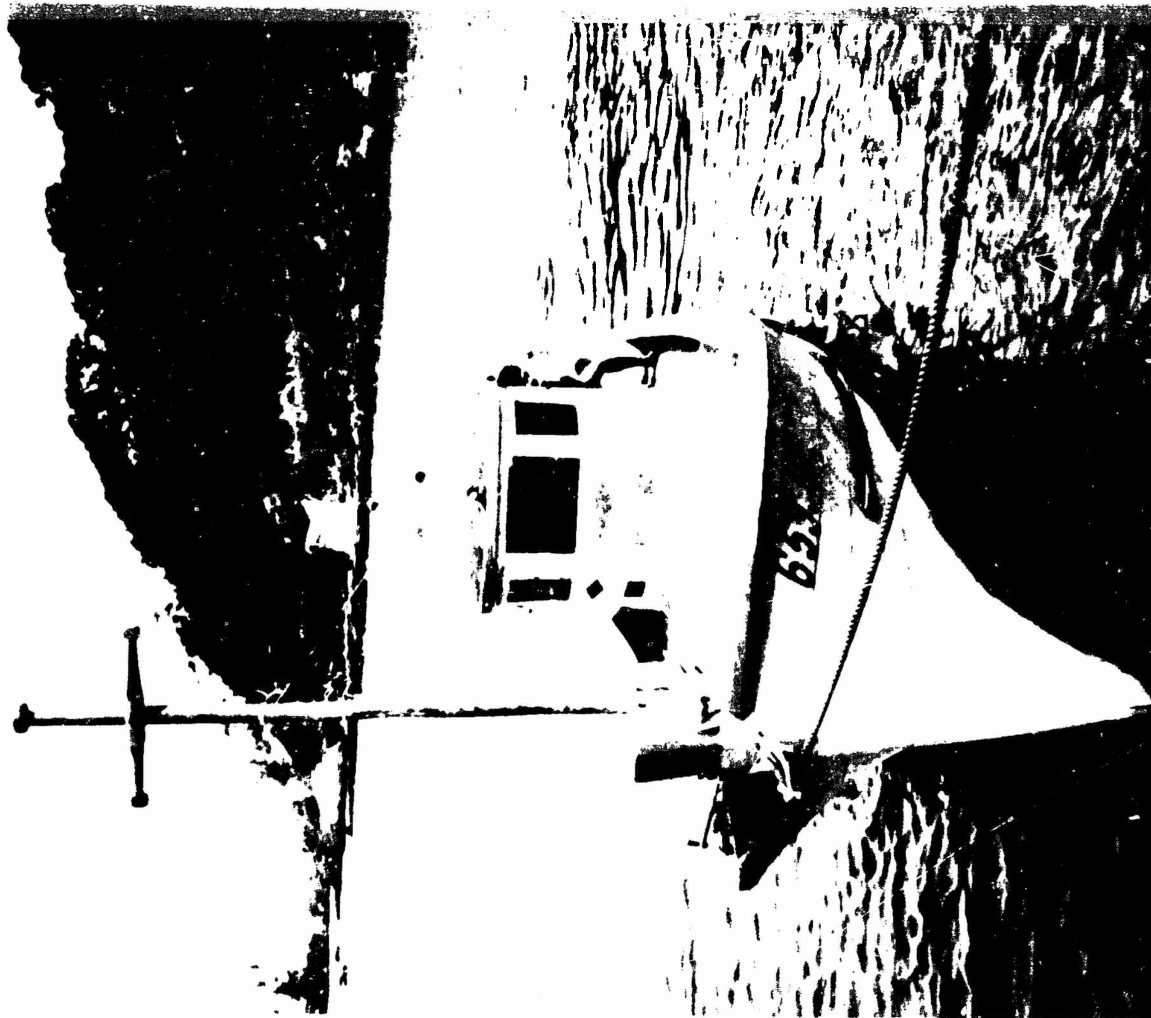
Empty C4-T1-B Shows Counter Stern

Dụng-Cụ Trang-Bị

C4-T1 là những thuyền tuồng đối được giữ gìn cẩn thận. Thuyền C4-T1-B có gắn đèn hải hành và thường có thêm một đèn treo đằng mũi để soi sáng buồng thuyền khi đánh cá ban đêm. Thuyền C4-T1-A ở vùng Đà-Nẵng thường cũng có đèn hải hành. Thuyền có một máy phát điện nhỏ, xoay chuyển bằng động cơ thuyền. Những thuyền C4-T1-A chuyên đánh cá ban ngày trong vùng Phú-Quốc/An-Thới có mang theo một hay nhiều đèn dầu hời.

Thuyền C4-T1-B Trống Cho Thấy Phần Lái Phụ





Almost all C4-T1 craft are equipped with metal anchors at the bow and stern, each attached to about 50 m of manila or nylon line. On the Da Nang-based boats, a small windlass and a block on the bow assist in handling the anchor and fishing nets. Some of the larger craft have an anchor well in the bow.

Small hand pumps are sometimes used to remove bilge water, but the larger craft are equipped with powered pumps.

C4-T1-B vessels in the Rach Gia area sometimes have a powered ice crusher mounted just forward of the cabin on either the port or starboard side.

Net marker poles used in gill netting are often visible on the C4-T1-B fishing craft of Rach Gia. They are usually lashed to the post forward of the fish holds. A rack containing 150 to 200 white plastic floats is sometimes seen on deck. The metal canisters usually found on board can be used as life buoys.

Hầu hết nững thuyền C4-T1 đều có một neo kim-khí ở đầu mũi và một neo kim-khí khác ở đầu lái, mỗi neo có chừng 20 thước dây gai hoặc dây ny-lông. Trên mũi các thuyền có gờ chắn tại Đà-Nẵng có đặt một trục cuốn nhỏ và một bộ róc rách để giúp vào việc vận chuyển neo và lưới. Một số thuyền lớn có một lỗ chứa neo ở mũi.

Đôi khi người ta dùng những bơm tay nhỏ để bơm nước lườn, song trên những thuyền lớn người ta dùng máy bơm.

Thuyền C4-T1-B trong vùng Rạch-Gia thỉnh thoảng có trang bị một máy xay nước đá đặt ở mạn bên phải hay mạn bên trái ngay trước mũi.

Những sào đánh đầu lưới dùng trong việc đánh lưới bén thường được thả mang theo trên những thuyền đánh cá C4-T1-B trong vùng Rạch-Gia. Người ta thường buộc các sào này vào cây cột phía trước hầm chứa cá. Đôi khi trên boong có một giá đựng từ 150 đến 200 phao phác-tíc trắng. Những hộp kim-khí thuyền thường mang theo có thể được dùng làm phao trong trường hợp khẩn cấp.

Flared Bows Are Typical of C4-T1-A Hull
Mũi Phình Là Đặc-Điểm của Vỏ Thuyền C4-T1-A

Crew

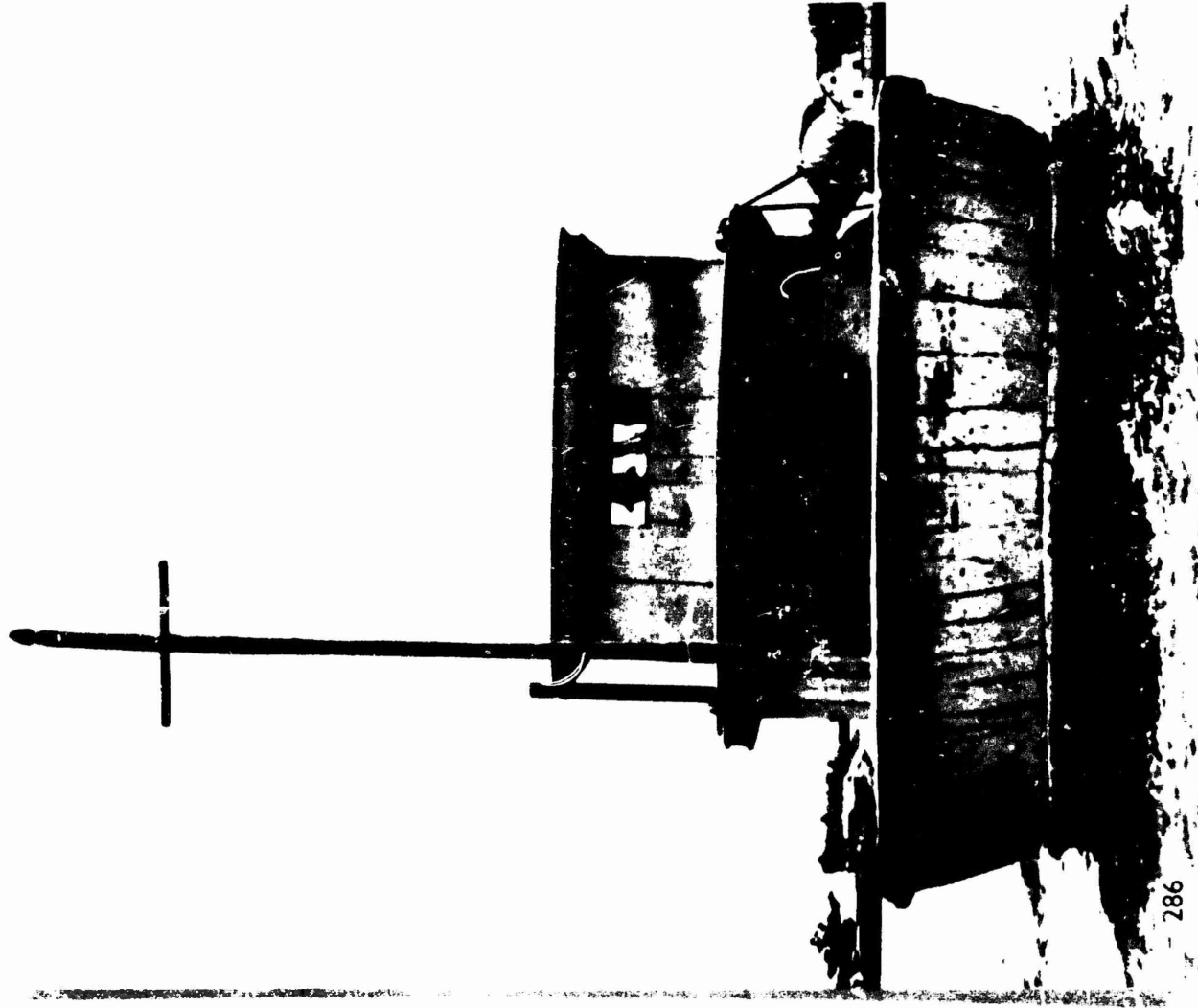
Crewmen are usually Buddhist. They are financially better off than most South Vietnamese fishermen. They live in villages along the coast and are friends of the skipper.

C4-T1-A fishing vessels are usually operated by 4- to 5-man crews. Crews of 10 or more are not uncommon on C4-T1-B boats.

Thủy-Thủ-Đoàn

Thủy thủ đoàn thường là những tín đồ Phật giáo, thuộc hạng khá giả hơn hầu hết các dân đánh cá khác tại miền Nam Việt-Nam. Họ sống trong những làng chài dọc theo bờ biển và là bạn bè của thuyền trưởng.

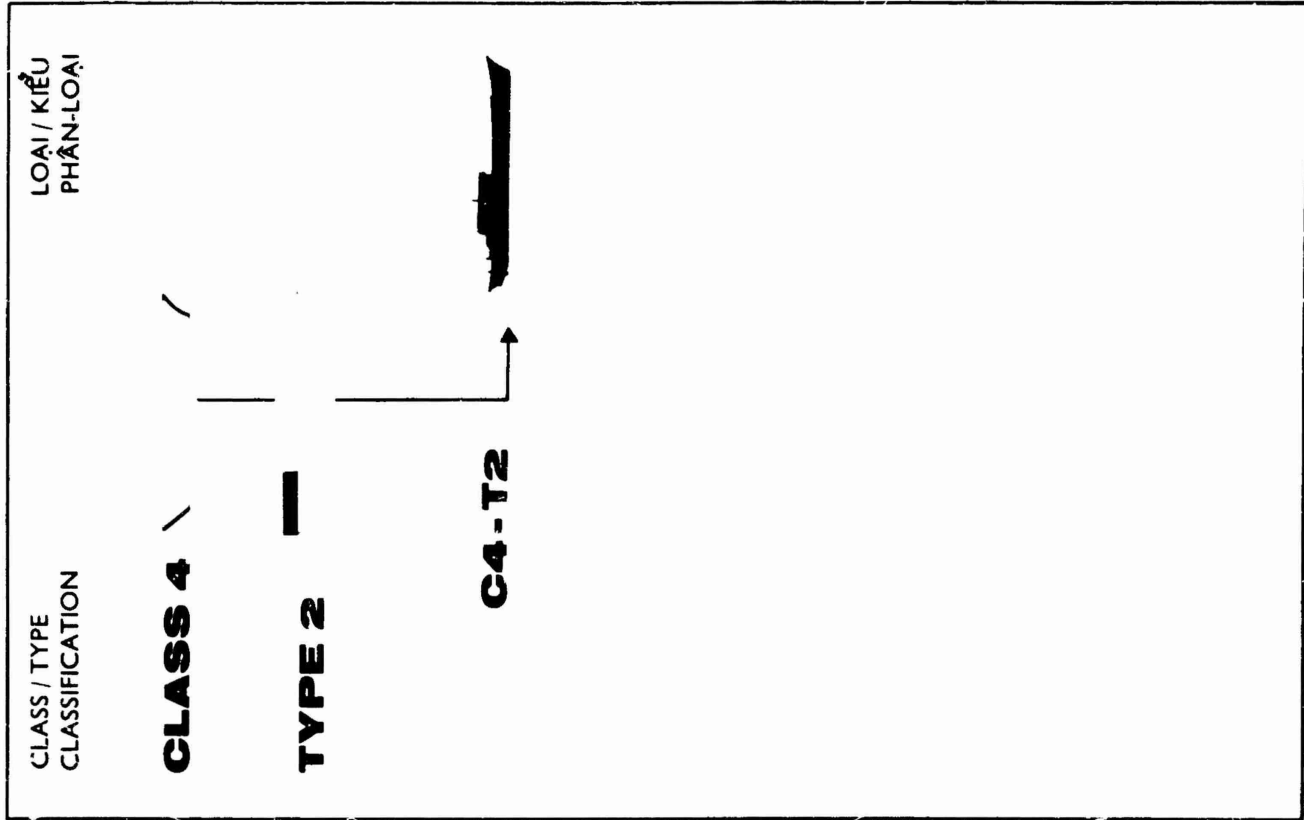
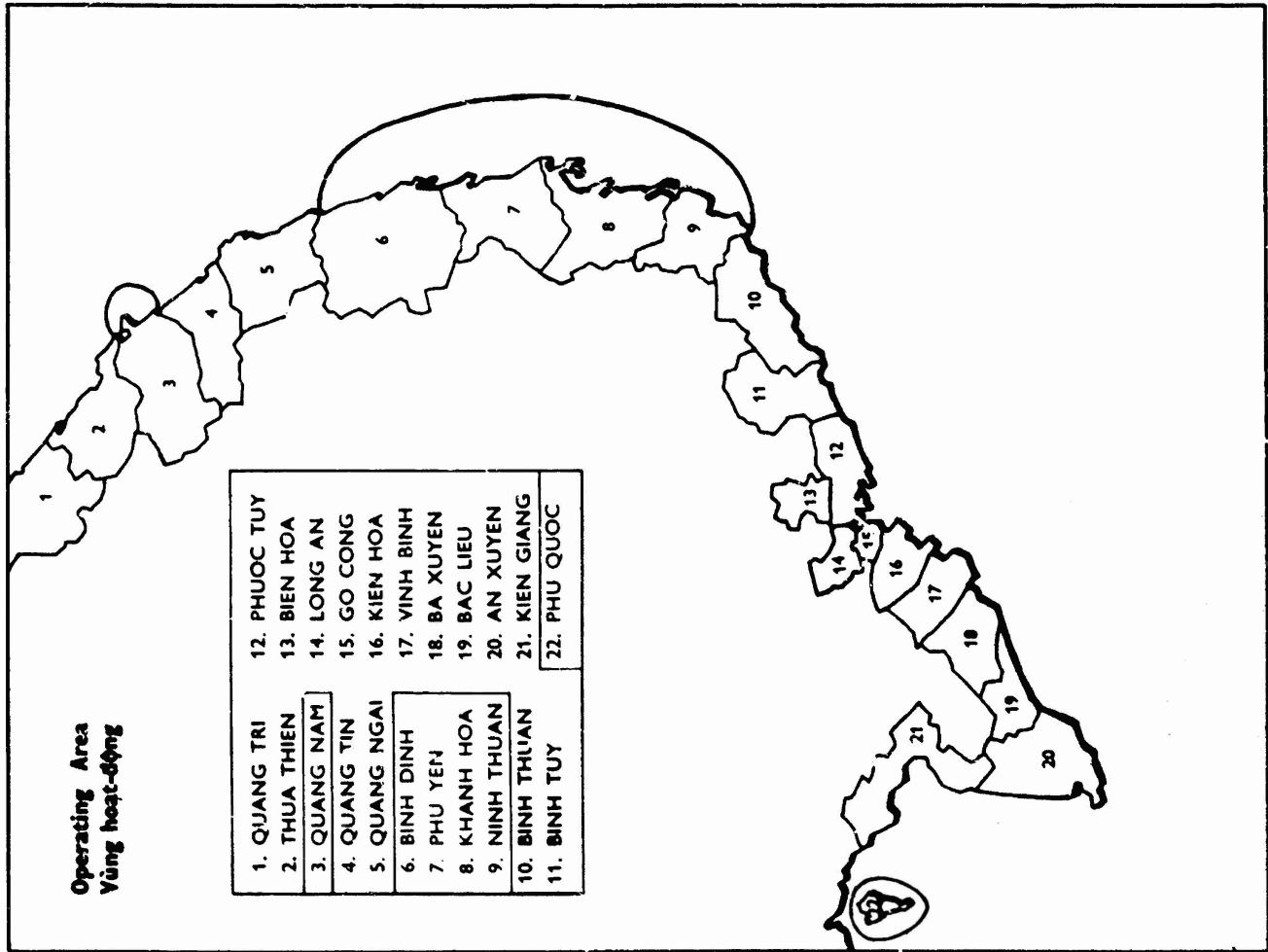
Thủy thủ đoàn thuyền đánh cá C4-T1-A thường gồm từ 4 đến 5 người. Thuyền C4-T1-B nhiều khi có đến 10 thủy thủ.



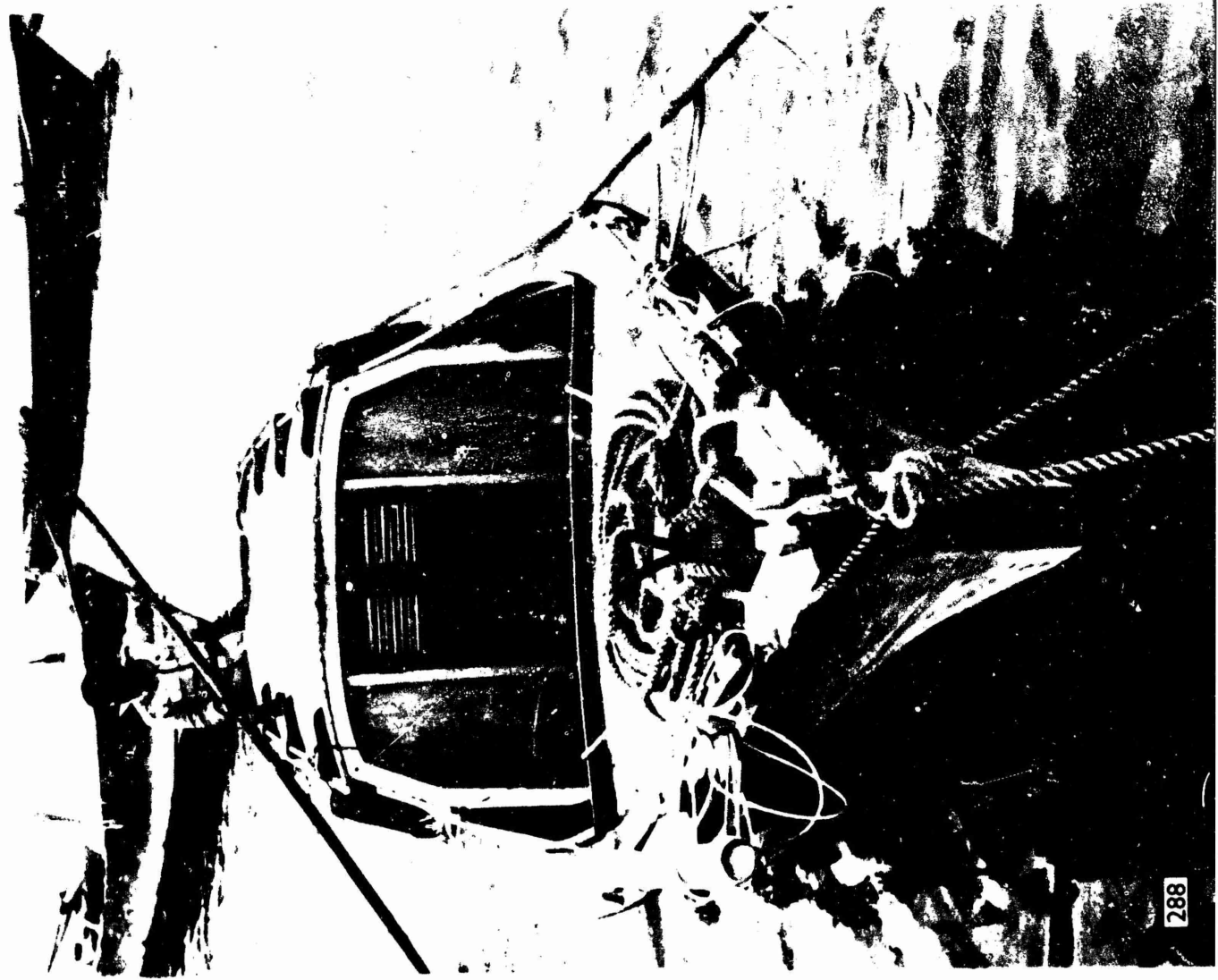
Wide Round Counter Stern and High Wheelhouse Characterize Da Nang-Based C4-T1-A

Phần Lái Phụ Rộng và Phòng Lái Cao là Những Đặc-Điểm Của Thuyền C4-T1-A Có Cú-Cảng Tại Đà-Nẵng

CLASS 4 - TYPE 2



C4-T2



C4-T2 (NTMC-12, c)



C4-T2			TYPE:		Motor Fishing/Cargo Boat
LOA: 8-10 m	BEAM: 2 m	GROSS TONS: 6 (est)	DRAFT (loaded): 0.8 m	PROPULSION: 1 Diesel	
TYPE OF CATCH/CARGO: Varied			RECOGNITION FEATURES:		
OPERATING AREA: Qui Nhon To Ham Tan Da Nang And Phu Quoc			No Overhanging Poop Straight Stern Concave Bow Low Cabin Aft		

General Information

C4-T2 are small, motorized fishing and cargo craft which are frequently observed from Qui Nhon south to Ham Tan. They are most numerous near Nha Trang and Qui Nhon, but are also seen in the north around Da Nang. A few ferry passengers. C4-T2 fishing craft are about 8 m LOA; cargo boats tend to be slightly longer, perhaps 10 m LOA.

They can be recognized by their laterally rounded stern and conventional sheer rising gradually to a pointed, slightly raked, concave stem. Most have a rubbing strake.

The low cabin aft fills the hull from amidships nearly to the stern and covers the engine but has little additional stowage. Some boats have a shelter erected over the afterdeck.

C4-T2			LOẠI THUYỀN: Thuyền May Cho Hang Hoa Va Danh Ca	
DÀI: 8-10 m	RỘNG: 2 m	TRỌNG TẤN: 6	TAM NƯỚC CÓ CHƠI: 0.8 m	ĐỘNG LỰC ĐÂY THUYỀN: 1 Máy Diesel
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Không Nhất Định			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Qui Nhon Tới Ham Tan Đà Nẵng Và Phú Quốc			Không Có Boong Lái Nhỏ Ra Lái Thẳng Mũi Thuyền Lõm Vào Phần Sau Mũi Thấp	

Khái-Niệm Đại-Cương

C4-T2 là những thuyền đánh cá và chở hàng nhỏ có gắn máy thường thấy hoạt động từ Qui-Nhon đến Hàm-Tân, nhiều nhất trong vùng gần Nha-Trang và Qui-Nhon, song người ta cũng thấy loại thuyền này quanh Đà Nẵng. Có một vài thuyền C4-T2 chở hành khách. Thuyền đánh cá C4-T2 có bề dài tổng quát là 8 m; loại chở hàng thường dài hơn một ít, có thể là 10 m.

Đặc điểm hình dáng dễ nhận của loại thuyền này là lái thuyền tròn, thân thuyền dốc cao dần về phía mũi nhọn, hơi nhô và lóm. Phần nhiều thuyền C4-T2 đều có đóng con lườn.

Mũi đằng lái thuyền che kín thân thuyền từ đoạn giữa cho tận đến gần cuối lái và che phủ động-cơ song ít có khoảng trống để chừa hàng. Một vài thuyền có một mái lều làm nơi ẩn-trú ở boong lái.

C4-T2

Open Hold of C4-T2 Has Loose Floorboards
Khoang Lô-Thiên của Thuyền C4-T2 có Ván Sàn Rời



A small foredeck covers a portion of the hold which otherwise is open aft to the cabin.

C4-T2 have a metal rudder, rudderpost, and tiller.

Essentially of round-bilge, shell construction, but built around a heavy stem and keel, a C4-T2 can be built in a month for U.S. \$1,500 to \$2,000, including engine. The boats are beached once a month for maintenance.

Propulsion System

The majority of C4-T2 craft are powered by 5- to 30-hp diesel engines - usually with 1 or sometimes 2 cylinders - located inside the cabin. Kirloskar and Yanmar makes are common. Fuel tanks hold from 5 to 75 liters; for long trips, additional fuel is carried in cans on deck.

Some C4-T2 have an unusual "inboard-outboard" propulsion system in which a small 6- to 10-hp engine is mounted inside the boat and power is transmitted through a multiple-belt drive to an assembly

Một boong mũi hẹp đẩy kín một phần hầm chứa song phân sau của hầm cho đến mũi thì được để lộ thiên.

Thuyền C4-T2 có một bánh lái, trục lái và cần tay lái bằng kim-khí.

Kiểu kiến trúc chính của thuyền là kiểu lườn tròn, thân thuyền hình vỏ sò, song có la-ký và 18 mũi nằng. Một thuyền C4-T2 có thể được đóng xong trong vòng tháng với phí tổn khoảng từ 1500 đến 2000 mỹ-kim kể cả máy. Mỗi tháng thuyền phải được đưa lên bãi để tu-bổ.

Hệ-Thống Đẩy-Thuyền

Đa số thuyền C4-T2 đều dùng loại động-cơ diesel thường có 1 xy-lanh, đôi khi 2, mạnh từ 5 đến 30 mã-lực, đặt bên trong mũi. Kirloskar và Yanmar là những hiệu động-cơ thông-dùng. Bình nhiên-liệu chứa được từ 5 đến 75 lít. Khi đi xa, nhiên-liệu phụ trội được chứa trong thùng kim-khí đặt trên boong.

Một vài thuyền C4-T2 có một hệ thống máy đặt nửa trong nửa ngoài thuyền một cách khác thường. Trong hệ thống máy này người ta đặt một động-cơ diesel nhỏ mạnh từ 6 đến 10 mã-lực bên trong thuyền và sức máy được một hệ-thống dây truyền lực chuyển đến một

mounted outboard on the stern. The outboard assembly consists of a vertical drive shaft encased in a metal sleeve, a propeller, and the necessary power-transmission gears. The metal drive-shaft casing can be rotated from side to side by a tiller. The direction of the thrust of the propeller rotates with the shaft casing and effects the steering. The outboard assembly can be pivoted over the gunwale, thereby raising the propeller and rudder from the water.

Most C4-T2 carry tools for minor engine repairs and adjustments and a few spare parts for the engine.

Operational Information

C4-T2 fishing boats usually spend no more than 1 to 3 days at sea, but journeys as long as 120 miles are made.

These boats normally use a drift gill net, sometimes as long as 2,000 m. Encircling gill netting and purse seining are other techniques used. They leave port daily about 1500 and return about 0800, staying within 5 miles of shore.

From June to January, C4-T2 fish in the Nha Trang area. The catch usually averages about 60 kg, mainly Spanish mackerel. Sometimes barb, kingfish, shark, and various kinds of tuna are included. On some boats, ice is used to preserve the catch, while others have no means of preservation.

bộ kết hợp đặt bên ngoài lái thuyền. Bộ kết hợp này gồm có một cây lái thẳng đứng, đặt trong một ống kim-khí, một chân vịt và một hộp số cần-thiết. Ống kim-khí chứa cây lái có thể được xoay qua trái hoặc phải bằng một cần tay lái. Hướng đẩy của chân vịt cùng xoay theo với ống chứa cây lái và làm thay đổi hướng thuyền. Bộ kết-hợp có thể quay lên bên trên mạn thuyền, nâng chân vịt và bánh lái lên khỏi mặt nước.

Đa-số thuyền C4-T2 có mang theo dụng cụ để điều chỉnh động-cơ và sửa chữa những hư hỏng thông-thường. Ngoài ra cũng còn có một ít bộ-phận thay thế.

Cách Thức Hoạt-Động

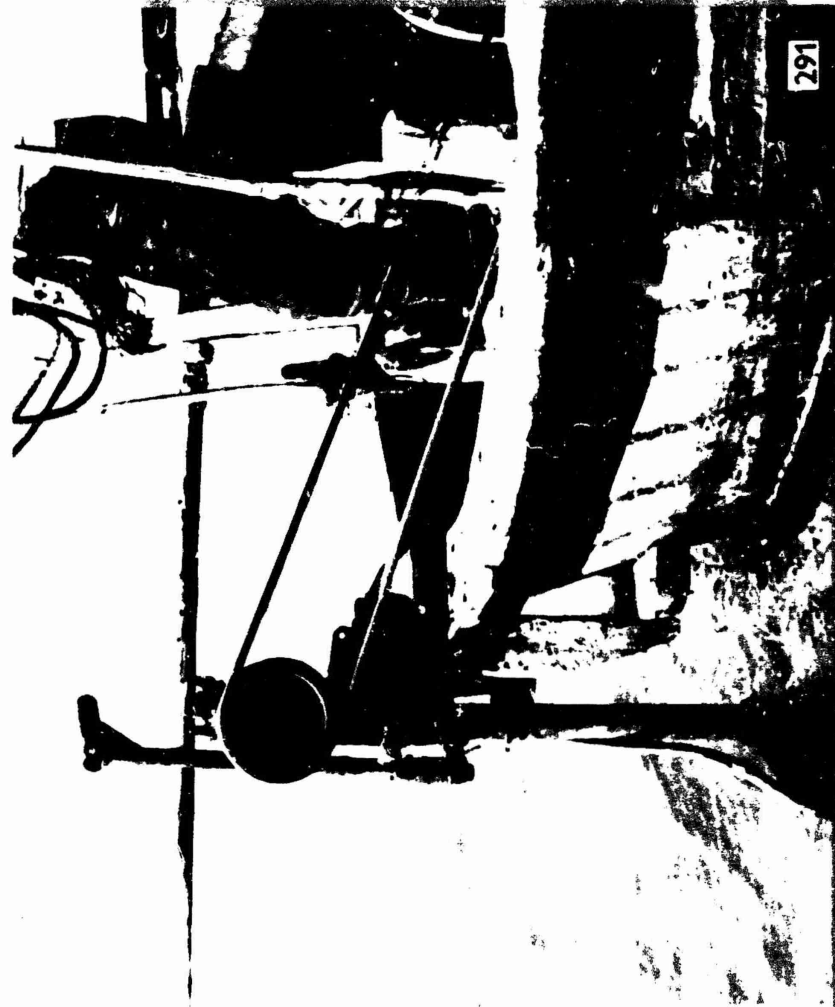
Thuyền C4-T2 đánh cá ít khi ở lại ngoài khơi lâu quá 1 hay 3 ngày, song có thể đi xa đến 120 dặm.

Thuyền C4-T2 thường dùng lưới bển thả trôi, đôi khi dài đến 2000 m. Ngoài ra thuyền cũng còn đánh cá bằng lưới bển đánh bao và lưới quay. Hàng ngày thuyền ra khơi vào khoảng 3 giờ chiều không ra xa bờ quá 5 dặm và trở về vào khoảng 8 giờ sáng hôm sau.

Từ tháng sáu đến tháng giêng, thuyền C4-T2 đánh cá trong vùng Nha-Trang. Cá bắt được trung-bình chừng 60 ký, phần nhiều là cá thu ống, song đôi khi cũng có cả cá nhám, cá dỏ bụng và nhiều cá thu khác. Một vài thuyền dùng nước đá để ướp cá trong khi những thuyền khác không có phương tiện nào cả. Trong thời gian ngoài mùa đánh cá từ tháng hai đến tháng năm, một số thuyền C4-T2 di chuyển đến Qui-Nhon để đánh được nhiều cá hơn.

Some C4-T2 Use Inboard-Outboard Engines. Propeller Changes Direction With Rudder to Increase Maneuverability.

Vài Thuyền C4-T2 Dùng Loại Động-Cơ Đặt Nửa Trong-Nửa Ngoài Thuyền. Chân Vịt Đổi Hướng cùng Bánh Lái Làm Tăng Tính-Cách Để Vận-Chuyển của Thuyền.



C4-T2

During the February through May off-season some C4-T2 migrate to Qui Nhon for better fishing.

The cargo boats working out of Nha Trang make 1-day hauls to nearby ports.

Những thuyền chở hàng có cư cảng tại Nha-Trang chở hàng đến các hải cảng kế cận trong vòng một ngày đường.

Nylon Nets and Plastic Floats Are Replacing Traditional Equipment

Lưới Ny-Lông và Phao Plát-Tích Đang Thay Thế Dân Các Ngư-Cu Cổ-Truyền



C4-T2

Equipment

The C4-T2 usually carry only the equipment essential to their operations. They are not equipped with communications or navigation instruments, although the skipper sometimes carries a compass.

Few C4-T2 fishing boats display running lights; they normally mark their position with a single white lamp or lantern.

Cargo vessels carry running lights and occasionally carry white lights fore and aft.

Some have a hand-operated pump located just forward of the cabin, but powered pumps are rare. A metal anchor with about 60 m of manila line is usually carried on the bow.

Other items found on board include long bamboo poles for maneuvering the boat in port and in shallow water, automobile tires for fenders, and basket dinghies and floats. The latter can serve as life saving equipment.

Crew

C4-T2 craft have 2- to 6-man crews, who are often friends of the captain or owner. They are usually Buddhists.

Dung-Cu Trang-Bi

Thuyền C4-T2 thường chỉ mang theo những dụng-cụ cần thiết cho việc hoạt động của thuyền mà thôi. Thuyền không có dụng cụ liên lạc hay hải hành nào. Đôi khi thuyền trưởng có mang theo một la bàn.

Ít thuyền C4-T2 nào có gắn đèn hải hành. Thường thuyền chỉ dùng một đèn trắng dọc nhất hay đèn dầu để đánh dấu vị trí.

Những thuyền chở hàng có trang bị đèn hải hành và thỉnh thoảng có treo đèn trắng ở mũi và lái.

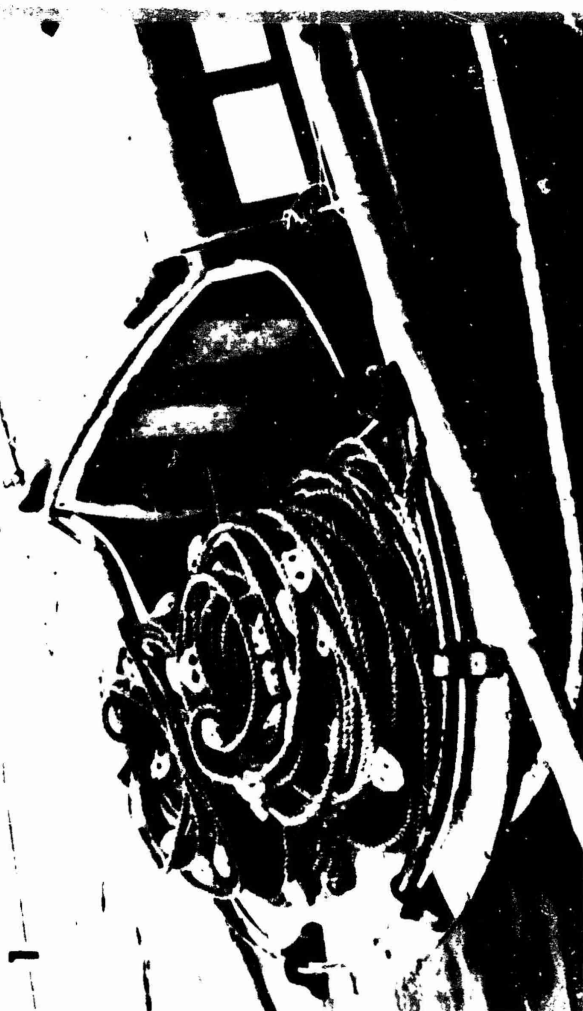
Một vài thuyền có bơm tay đặt ngay trước mũi. Bơm máy ít khi được dùng. Thuyền có một neo kim-khí buộc chùng 60m dây gai thường được đặt ở phía mũi. Những dụng cụ khác thường thấy trên thuyền là những sào tre dài để chống thuyền khi cập bến hoặc khi đi trong vùng nước cạn, vỏ xe hơi để làm trái đòn, xường thúng và phao. Xường và sọt phao này có thể được dùng làm dụng-cụ cấp cứu.

Thủy Thủ Đoàn

Thủy thủ đoàn của thuyền C4-T2 gồm từ 2 đến 6 người, thường là những tín đồ Phật-giáo bạn bè của thuyền trưởng hay chủ thuyền.

(1) On Many C4-T2 Lifelines or Rails Rim Bow and Stern (2) Basket Dinghy Carried by Some Can Serve as Lifeboat

(1) Nhiều Thuyền C4-T2 có Bờ gỗ Viên Quanh Mũi và Lái (2) Vài Thuyền Mang Theo Xường Thúng Có Thể Được Dùng Làm Xường Cấp-Cứu



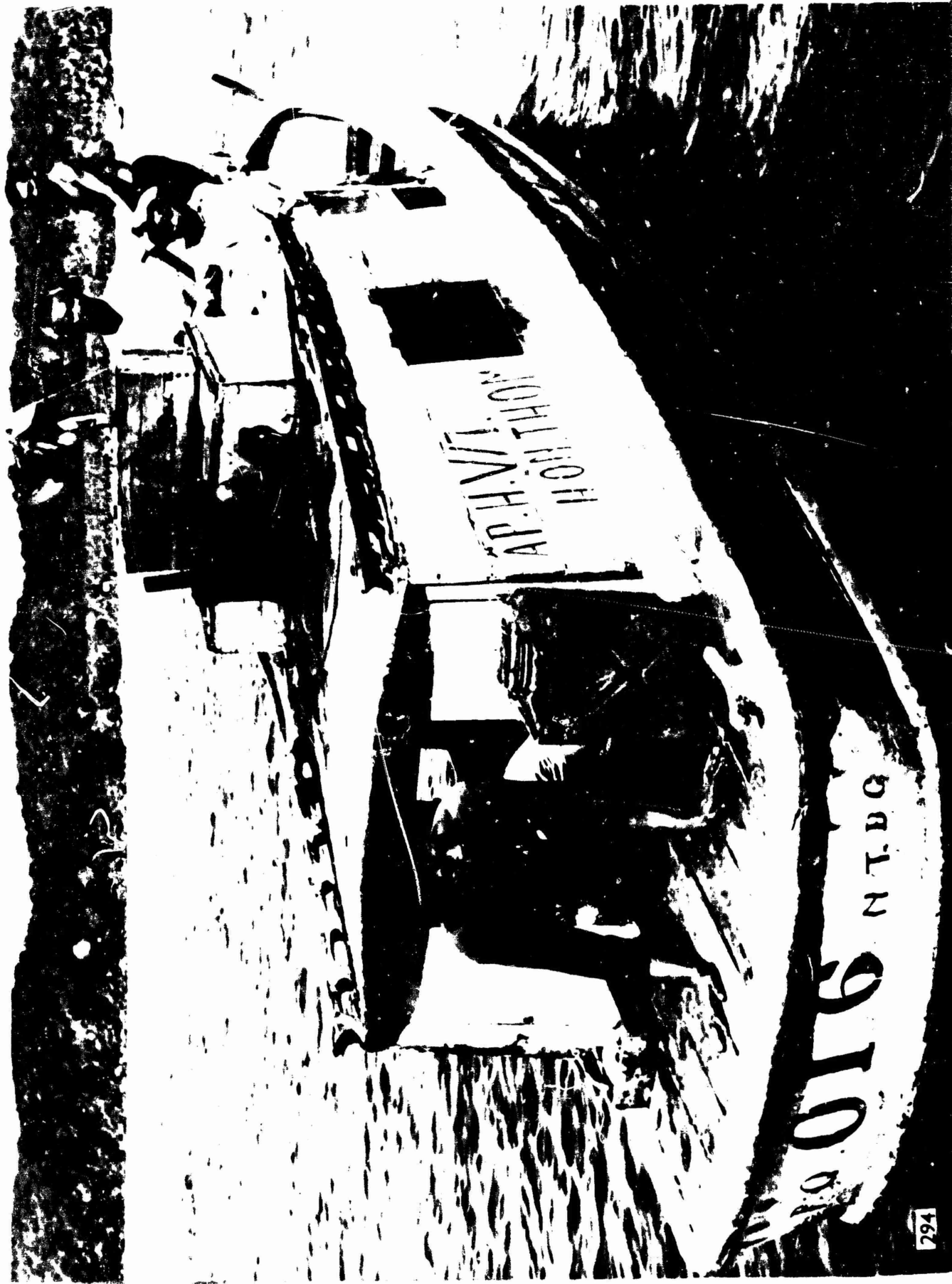
2



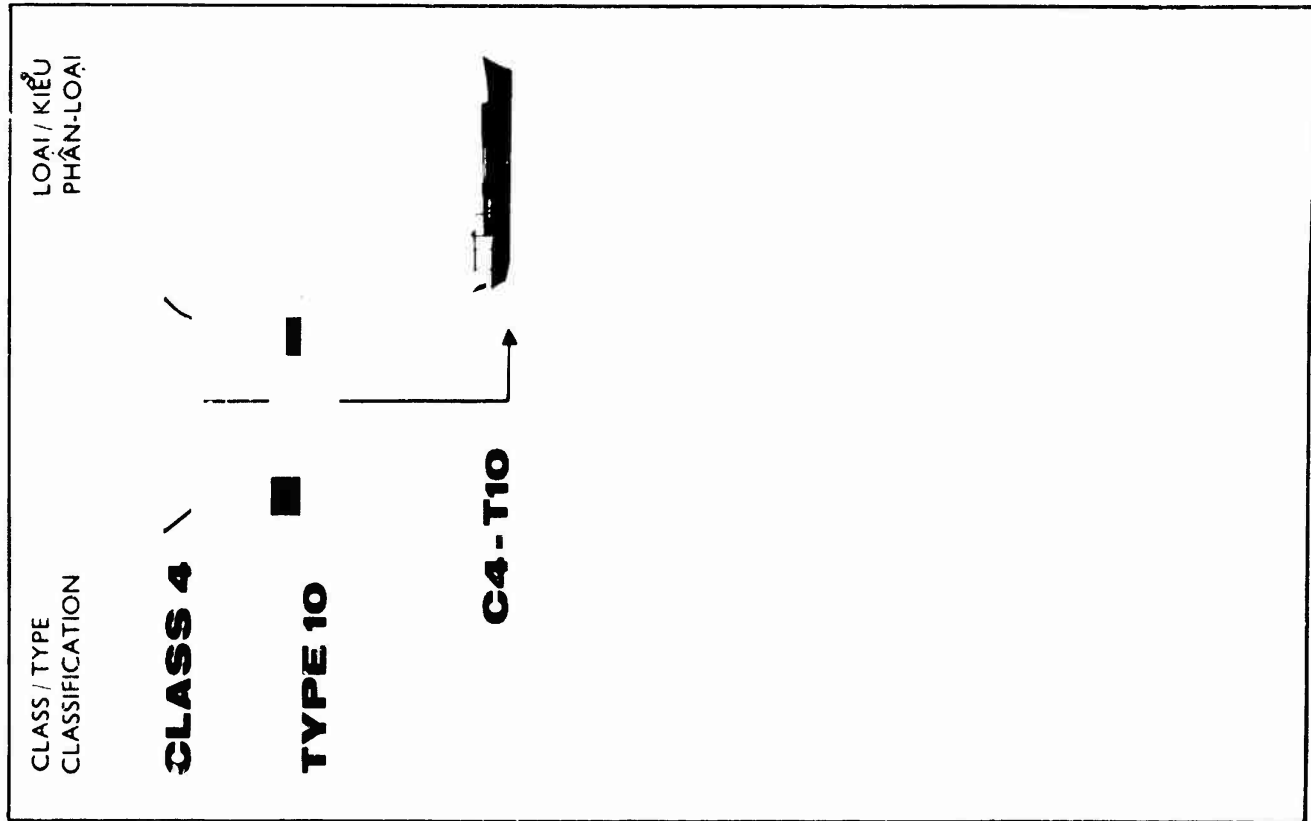
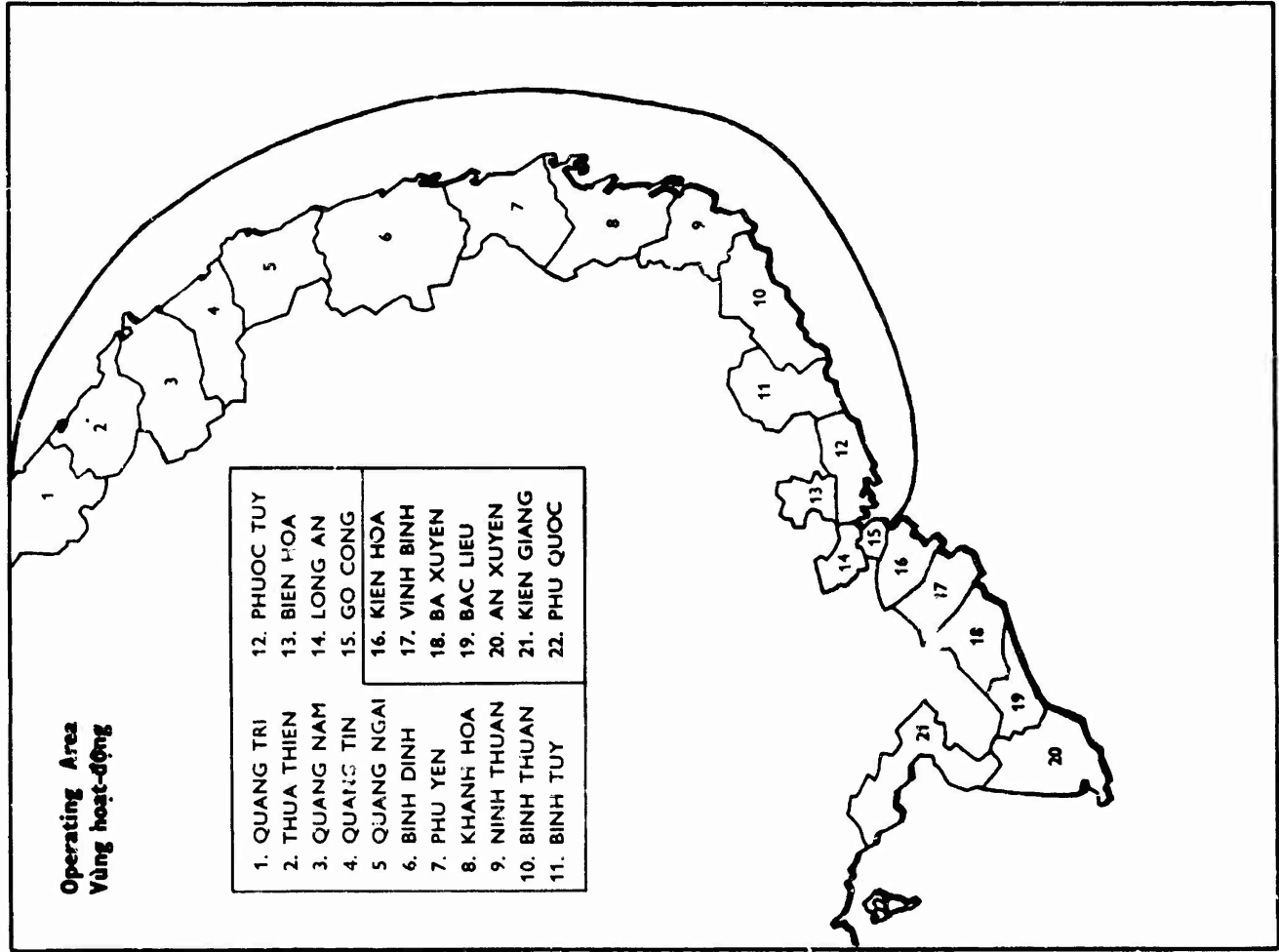
C4-T2

C4-T2 Near Phu Quoc Have Slightly Higher Cabins Than Other C4-T2

Thuyền C4-T2 ở gần Phú-Quốc Có Mui Hơi Cao Hơn Các Thuyền C4-T2 Khác

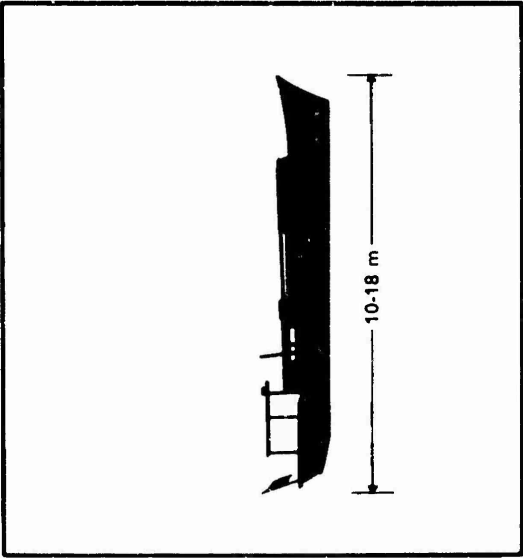


CLASS 4 - TYPE 10



C4-T10





C4-T10			TYPE:		Motor Cargo Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:		
10-18 m	2.5-4 m	65 (est)	2-3 m	1-3 Diesels		
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:			
Varied						
OPERATING AREA:						
East Coast			No Overhanging Poop			
Based In Nha Trang Area			Straight Stern			
			Concave Stern			
			Two Cabins			

General Information

C4-T10 are medium-to-large coastal cargo boats operating from the Nha Trang/Cam Ranh Bay area. The larger vessels make regular trips to major ports along the coast from Saigon to Hue, sometimes carrying 10 or more passengers. An estimated 30 C4-T10 are now in operation.

The C4-T10 has a high freeboard and a relatively flat sheer from its laterally rounded counter stern to the high pointed slightly concave stem. Rubbing strakes are painted to contrast with the hull.

The after cabin houses the engines and provides some living space; the forward cabin shelters a major portion of the cargo hold. The sides of the open hold between the cabins are often built up with removable wooden panels. From a distance the 2 cabins and panels appear as one long cabin and the C4-T10 may be erroneously identified

C4-T10			LOẠI THUYỀN: Thuyền Máy Chở Hàng Hóa	
DÀI: 10-18 m	RỘNG: 2.5-4 m	TRỌNG TẤN: 65	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ: 2-3 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1-3 Máy Diesel
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Không Nhất Định			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG: Không Có Boong Lái Nhỏ Ra Lái Thẳng Sóng Mũi Lôm Vào 2 Mũi	
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Miền Duyên Hải Phía Đông Có Căn Cứ Ở Vũng Nha Trang				

Khái-Niệm Đại-Cường

C4-T10 là những thuyền chở hàng cần duyên có kích thước từ trung-bình đến lớn, có cu-cảng trong vùng Nha-Trang và Vịnh Cam-Ranh. Những thuyền cỡ lớn đi lại thường xuyên giữa các hải cảng quan-trong dọc theo bờ biển từ Sài-gòn đến Huế, thỉnh thoảng chở theo 10 hành khách hay nhiều hơn. Hiện có vào khoảng 30 thuyền C4-T10 đang hoạt động.

Thuyền C4-T10 nổi cao trên mặt nước, thân thuyền tương đối phẳng, hơi dốc từ lái thuyền tròn đến mũi thuyền nhọn, cao và hơi lõm. Người ta vẽ những con lượn bằng màu nổi bật trên vỏ thuyền.

Mũi dẹt lái thuyền dùng chứa máy và làm chỗ trú ẩn, mũi dẹt mũi che một phần lớn hầm chứa hàng. Hai bên hông của phần hầm lộ thiên giữa hai mũi thường được đóng bằng ván rồi có thể rời ra được. Nhìn từ xa 2 mũi và phần vách ván này trông giống như một

C4-T10

as Type 6. To facilitate loading and unloading, the panels are removed. A canopy shades the afterdeck.

C4-T10 have a metal rudder, rudderpost, and tiller.

C4-T10 are built in Nha Trang. Although the hull is of shell construction, it is built around a heavy keel and stem. Construction requires about 2 months. The largest boats cost as much as U.S. \$6,000 without engines which may run as high as \$4,000 to \$6,000 more. About 1 week out of every 6 months is spent on hull maintenance, at a cost of approximately \$75.

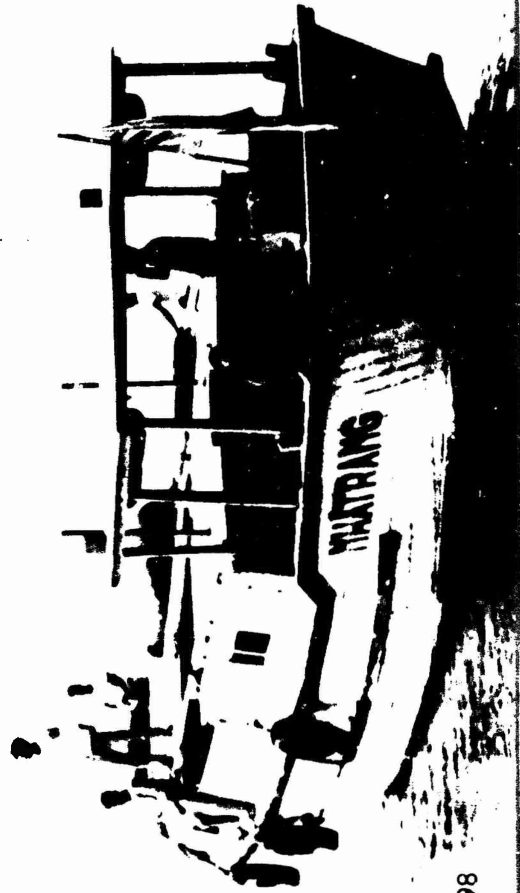
Propulsion System

Some of the largest C4-T10 have three engines: a main 4-cylinder 60-hp diesel and two auxiliary single-cylinder 10-hp diesels. The main engine is sometimes a Baudouin, a make not often seen on South Vietnamese boats.

Yanmar and Yue Loong 1- and 2-cylinder diesels of about 16 to 20 hp are frequently used as main engines on the small boats and as auxiliary engines on the large ones. The fuel tank on the smaller boats holds about 40 liters. It is mounted on a shelf against one side of the cabin at about the level of the main deck.

In the large boats, two fuel tanks made from 55-gallon drums are mounted at about deck level with one on each side of the after cabin. One drum supplies the large engine; the other feeds the two auxiliary engines.

Large C4-T10 Have High Freeboard and Break in Sheerline
Những Thuyền C4-T10 Lớn có Phần Nổi Cao và Đường Be Thuyền Gián-Đoạn



A tank of compressed air is carried for starting the heavier diesels. The small ones are hand started using a crank-and-flywheel system.

Hand tools, electric wire, and plastic tubing for making minor engine repairs and adjustments are commonly carried.

mũi dài, do đó thuyền C4-T10 có thể bị nhận nhầm là thuộc loại 6. Khi lên hàng hay xuống hàng, người ta nhắc phần vách ván đi để công việc được dễ dàng. Trên boong lái có một mái che nắng.

Thuyền C4-T10 có bánh lái, trục bánh lái và cần tay lái đều bằng kim-kí.

Thuyền C4-T10 được đóng tại Nha-Trang. Mặc dù thuộc kiểu vỏ sò, vỏ thuyền có la-ký và lổ mũi rất nặng. Việc đóng thuyền mất chừng 2 tháng. Giá một thuyền cỡ lớn nhất lên đến 6000 mỹ-kim chưa kể động-cơ. Tiền động-cơ cỡ nhỏ từ 4000 lên đến 6000 mỹ-kim. Cứ 6 tháng phải mất chừng một tuần lễ để tu bổ vỏ thuyền, phí-tốn vào khoảng 75 mỹ-kim.

Hệ-Thống Đẩy Thuyền

Một vài thuyền C4-T10 thuộc cỡ lớn nhất được trang bị đến 3 động cơ, một động-cơ diesel chính có 4 xy-lanh, mạnh 60 mã-lực và hai động-cơ diesel phụ loại 1 xy-lanh, mạnh 10 mã-lực. Động-cơ chính đôi khi là động-cơ Baudouin, một hiệu máy ít thấy dùng trên các ghe thuyền Nam Việt-Nam. Những động cơ diesel hiệu Yanmar và Yue Loong có 1 hoặc 2 xy-lanh, mạnh từ 16 đến 20 mã-lực, thường được dùng làm động cơ chính trên những thuyền cỡ nhỏ và làm động cơ phụ trên những thuyền cỡ lớn. Bình nhiên liệu loại thuyền nhỏ chứa được chừng 40 lít. Bình nhiên liệu này được đặt trên một kệ đóng trên hống mũi ngang với chiều cao của boong lái.

Trên những thuyền lớn, nhiên liệu được chứa trong hai thùng phuy loại 55 ga-lông đặt nổi bên hông mũi lái một thùng, gần ngang tầm với boong thuyền. Một thùng cung-cấp nhiên liệu cho động-cơ chính; thùng kia cung-cấp cho hai động-cơ phụ.

Thuyền có mang theo một bình chứa khí ép để khởi động động-cơ diesel lớn. Những động-cơ nhỏ được khởi động bằng một hệ thống tay quay và bánh trôn.

Thuyền thường mang theo những dụng-cụ sửa chữa bằng tay, dây điện và ống plát-tic để làm những công việc điều chỉnh và sửa chữa thông thường.

Operational Information

The C4-T10 engage in long-distance coastal cargo and passenger traffic. Some make regular stops at major ports such as Hue, Da Nang, Phan Ri, Phan Thiet, and Saigon. The smaller vessels operate between Nha Trang and other major towns such as Qui Nhon. On the first day out from Nha Trang, a large boat can make Phan Ri or Phan Thiet where it stops for cargo and supplies. (Normally, only 3 days provisions are carried.) The boats usually dock in Saigon about 5 days after leaving Nha Trang. On similar trips north, they reach Da Nang and Hue in 4 and 5 days respectively.

Common cargoes are beer and diesel fuel from Saigon, nuoc mam from Phan Thiet and Hue, and coal from Phan Ri. Also included in the cargoes are wood, nuoc mam, and cabbage for Da Nang, and cement and rice for Phan Thiet and Phan Ri. Boats often return home empty.

Smaller C4-T10 Have Nearly Straight Sheer



Cách Thức Hoạt Động

Thuyền C4-T10 chuyên chở hàng-hóa và hành khách đi xa dọc duyên hải. Một số thuyền thường xuyên ghé lại những hải cảng lớn như Huế, Đà-Nẵng, Phan-Rí, Phan-Thiết và Sài Gòn. Những thuyền nhỏ hoạt động từ Nha-Trang đến các thành-phố lớn như Qui-Nhon v.v. Khởi hành từ Nha-Trang, một thuyền lớn có thể đến Phan-Rí hay Phan-Thiết trong cùng ngày hôm ấy để lấy hàng, và tiếp tế (thường thuyền chỉ mang theo đủ 3 ngày ăn). Thuyền thường đến bên Sài Gòn vào khoảng 5 hôm sau khi rời Nha-Trang. Khởi hành tại Nha-Trang để đi về hướng bắc, thuyền có thể đến Đà-Nẵng sau 4 hôm và Huế sau 5 hôm.

Hàng-hóa thông thường là bia và dầu diesel lấy tại Sài Gòn, nước mắm tại Phan-Thiết và Huế, than tại Phan-Rí. Thuyền cũng thường chở gỗ, nước mắm và bắp cải đến Đà-Nẵng, xi-măng và gạo đến Phan-Thiết và Phan-Rí. Thường thuyền không chở hàng gì trong chuyến về.

Những Thuyền C4-T10 Nhớ Có Đường Be Thuyền gần Như Thẳng

C4-T10

The larger C4-T10 have a draft that approaches 3 m when fully loaded. Therefore, departure and docking are scheduled for high tide. The larger C4-T10 operate the year round. The rough weather at the onset of the northeast monsoon may limit the operations of the smaller C4-T10 during September and October.

Equipment

The larger C4-T10 have running lights with power supplied by an engine-driven generator. Neither communications nor navigation equipment is carried. Two metal anchors each weighing about 30 kg and attached to 200 m of wire cable are handled with the windlass at the bow. Surprisingly, some of these large, fairly sophisticated boats have no bilge pumps and no cargo handling equipment.

Round Counter Stern Is Typical of All C4-T10

Lái Phụ Tròn Là Đặc-Điểm của Tất Cả Mọi Thuyền C4-T10



The smaller C4-T10 often are equipped with running lights. Their anchors are lighter, perhaps 10 kg, and are either wood or metal. Both hand-operated and powered bilge pumps are common.

For emergencies, the C4-T10 carry inflated inner tubes. A bamboo dinghy can serve as a lifeboat.

Crew

The 7 or 8 crewmen are considered "rich Buddhists" by their compatriots.

Những thuyền C4-T10 lớn có tấm nước vào khoảng 3m khi chất hàng đầy. Do đó thuyền phải khởi hành và cập bến nhằm vào lúc thủy-triều lên. Thuyền C4-T10 lớn hoạt động quanh năm. Điều kiện thời tiết thuận tiện khi gió mùa đông bắc khởi sự thổi, có thể hạn chế hoạt-động của loại thuyền C4-T10 nhỏ trong khoảng từ tháng chín đến tháng mười.

Dụng-Cụ Trang-Bị

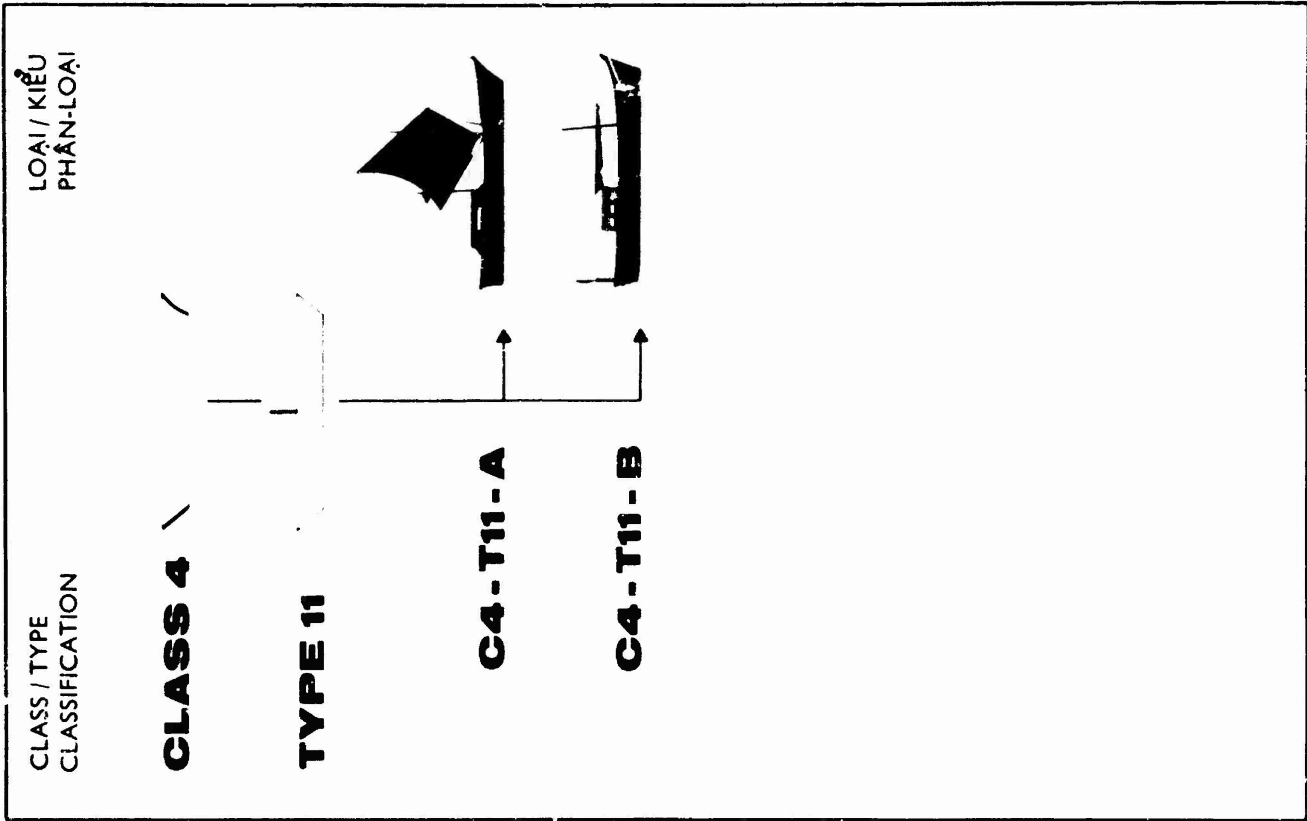
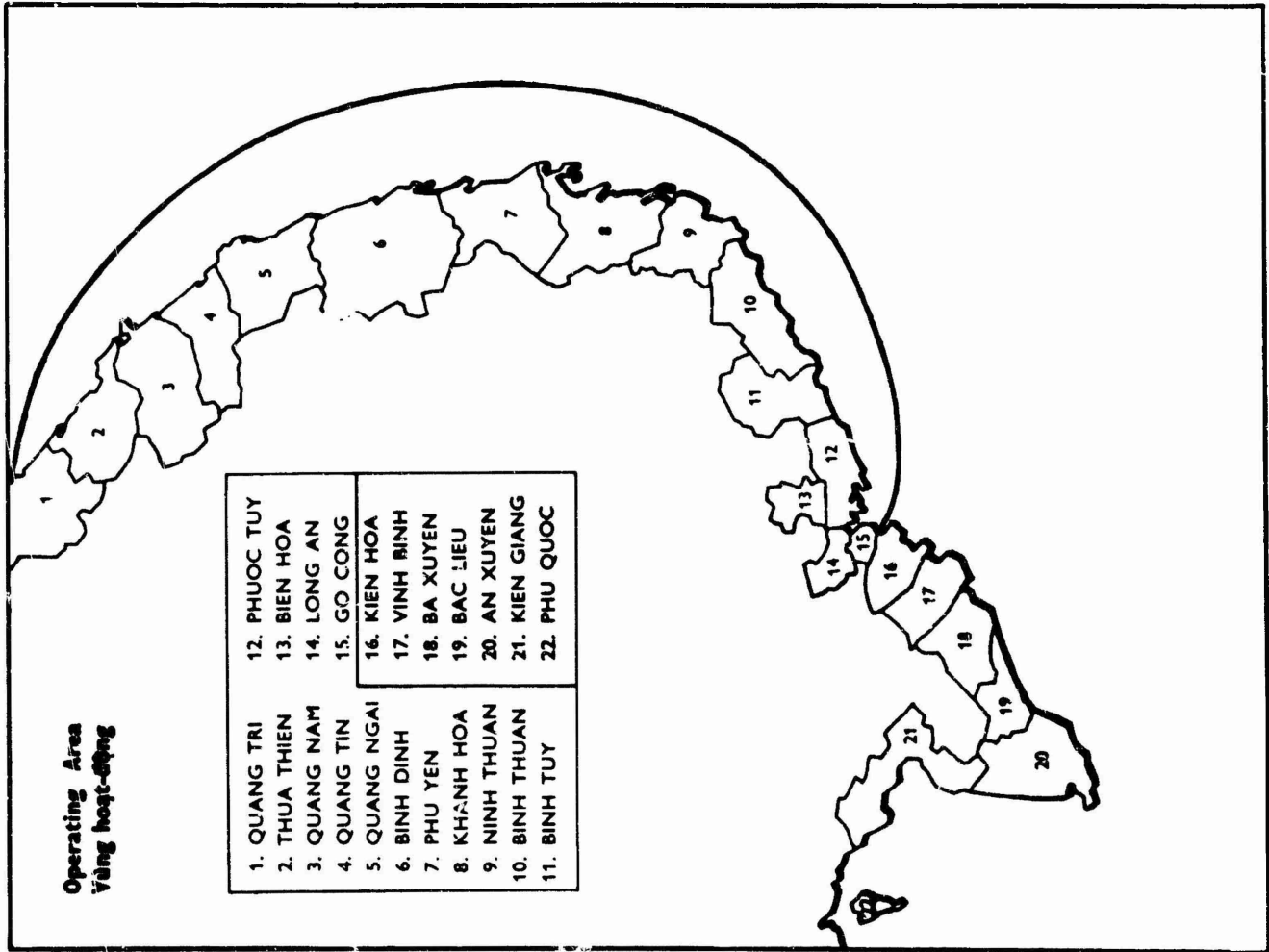
Những thuyền C4-T10 lớn có đèn hải hành dùng điện do một máy phát điện được động-cơ thuyền xoay chuyển, cung cấp. Thuyền không có dụng-cụ liên-lạc hoặc hải-hành nào. Hai neo bằng kim-khí, mỗi chiếc nặng tới 30 ký và có buộc 200 m dây cáp, được vận chuyển bằng một trục cuốn đặt ở phía mũi thuyền. Một đầu đáng ngạc-nhiên là một vài chiếc trong số những thuyền lớn và khá tối-tân này lại không có bơm lườn và dụng-cụ để vận-chuyển hàng hóa.

Những thuyền C4-T10 nhỏ thường có đèn hải hành. Neo thuyền nhẹ, vào khoảng 10 ký, làm bằng gỗ hoặc bằng kim-khí. Thuyền thường dùng cả loại bơm lườn bằng tay lẫn bơm máy.

Thuyền C4-T10 có mang theo ruột xe hơi bơm sẵn và một xướng nan để xử dụng khi khẩn cấp.

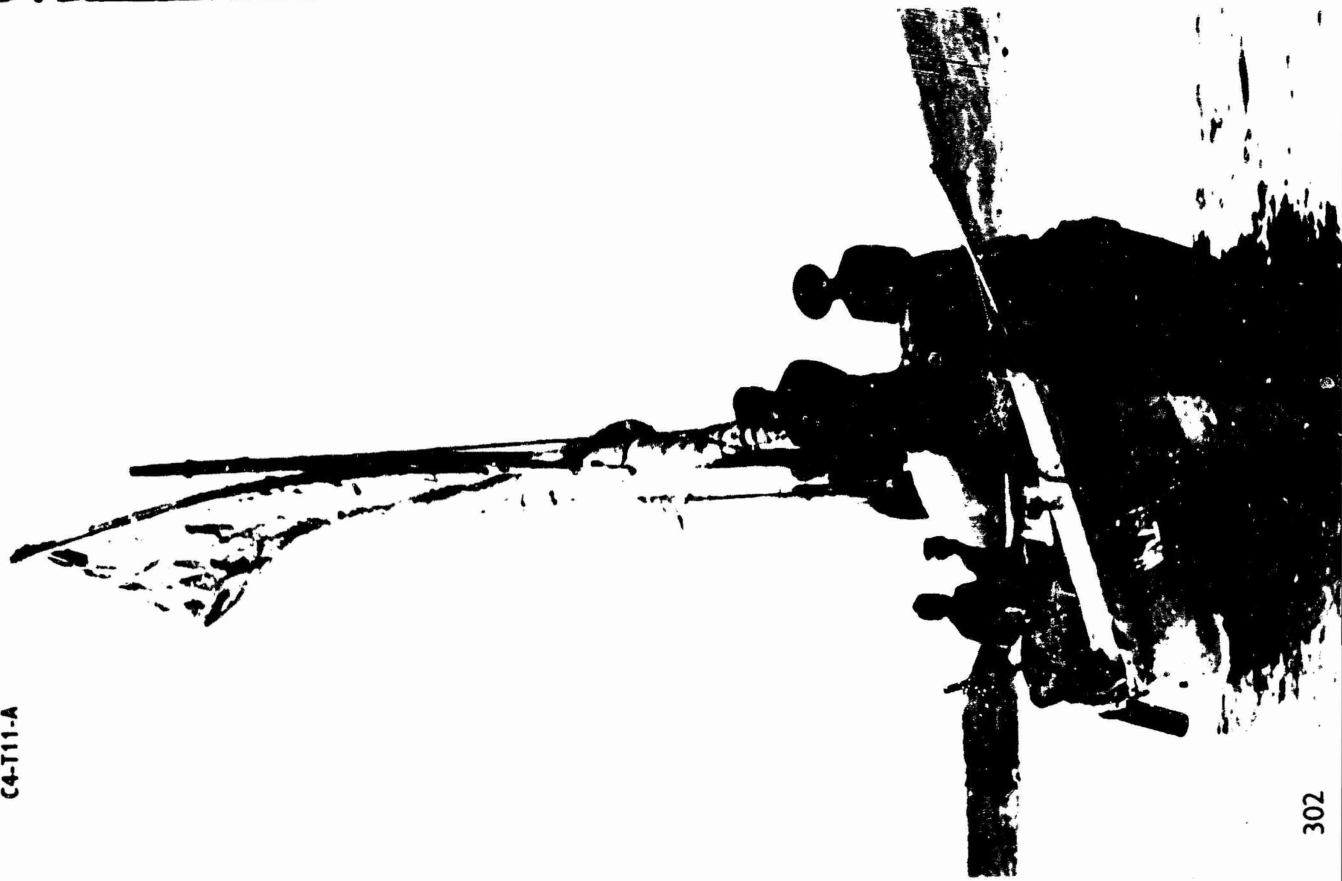
Thủy Thủ Đoàn

Thủy thủ đoàn gồm 7 hay 8 người, thường được người đồng hương xam là thuộc giới "tín-đồ Phật-giáo giàu có".



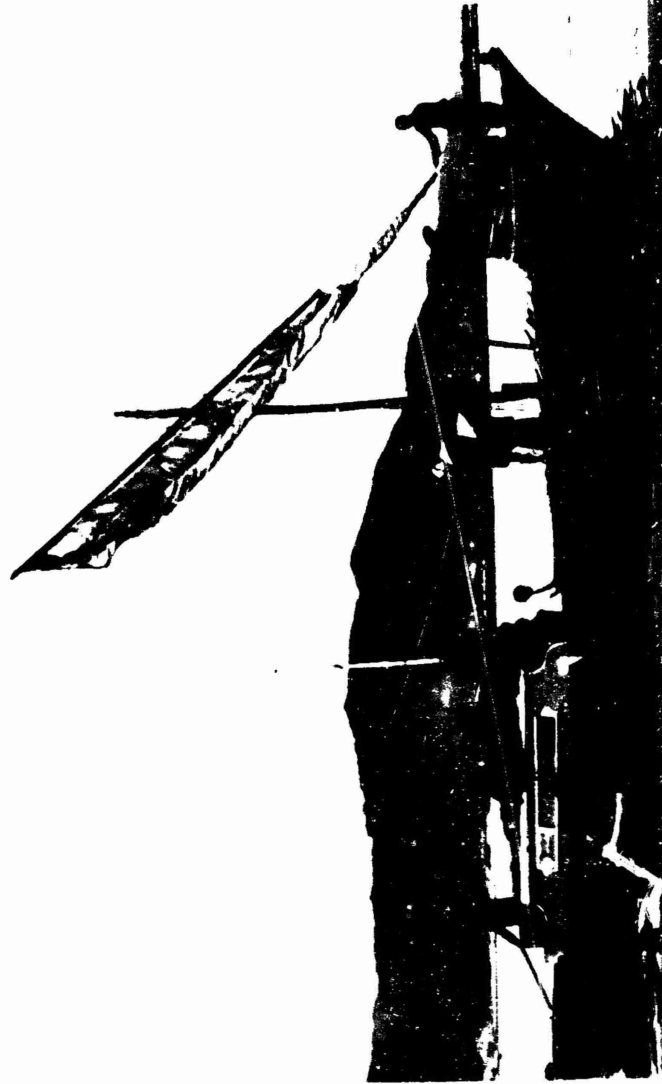
C4-T11

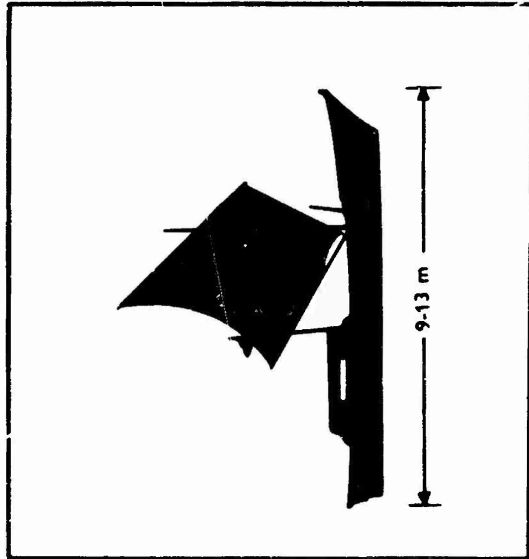
C4-T11-A



C4-T11-B

C4-T11-A





C4-T11-A				TYPE:		Motor-Sailer Fishing Boat			
LOA:	9-13 m	BEAM:	2.2-5 m	GROSS TONS:	9 (est)	DRAFT (loaded):	0.7 m	PROPULSION:	1 or 2 Diesels, 1 Sail
TYPE OF CATCH/CARGO:						RECOGNITION FEATURES:			
Lizard Fish, Threadfin, Ponyfish, Squid									
OPERATING AREA:									
Da Nang		Phan Thiet		No Overhanging Poop					
Nha Trang		Ham Tan		Straight Stern					
				Concave Stem					
				One Sail					

General Information

C4-T11-A are motorized sailing boats which fish the coastal waters from Ham Tan to Da Nang.

From a low laterally rounded stern, the sheer rises gradually along the low freeboard to the pointed slightly concave stem. A rubbing strake at the waterline is continuous around the stern. The low cabin housing the engine is just abaft amidships and a single mast with a standing lugsail is stepped forward of amidships. The afterdeck, foredeck, and hatch covers consist of loose planks. The rudder may be either wooden or metal.

Basically of round-bilge shell construction with stem and keel, a new C4-T11-A can be built by 2 to 5 men in one month at a cost of U.S. \$200 to \$500. The engine costs an additional \$100 to \$300.

C4-T11-A				LOẠI THUYỀN:					
				Thuyền Buồm Đánh Cá Có Cỗn Mũi					
DÀI:	9-13 m	RỘNG:	2-2.5 m	TRỌNG TẤN:	9	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ:	0.7 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:	1 hay 2 Động-Cơ Diesel, 1 Buồm
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:				ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG					
Cá Mối, Cá Gộc, Cá Liệt, Mực									
VÙNG HOẠT ĐỘNG:									
Đà-Nẵng		Phan-Thiết		Không Có Boong Lái Nhỏ					
Nha-Trang		Hàm-Tân		Lái Thẳng					
				Mũi Lớn					
				Một Buồm					

Khái-Niệm Đại-Cường

C4-T11-A là những thuyền buồm gần máy đánh cá dọc vùng duyên hải từ Hàm-Tân đến Đà-Nẵng.

Thân thuyền dốc cao dần từ lái thuyền tròn, thấp, dọc theo mạn thuyền nổi thấp trên mặt nước đến mũi thuyền nhọn và hơi lõm. Một con lườn chạy ngay trên đường nước và bao quanh lái. Kề sau khoảng giữa thuyền là một chiếc mũi thấp để chứa động cơ. Quá về phía trước khoảng giữa thuyền là cột buồm độc nhất của thuyền có căng một cánh buồm tứ-giác thẳng đứng. Boong lái, boong mũi và nắp hầm thuyền được lót bằng ván rời. Bánh lái của thuyền có thể bằng gỗ hay bằng kim-khí.

Kiểu kiến-trúc căn-bản của thuyền C4-T11-A là lườn tròn, hình vỏ sò có lô mũi và lă-ký. Một toán từ 2 đến 5 người thợ có thể đóng

C4-T11-A

These boats require maintenance every 6 months at a yearly cost of about \$50 and 1 or 2 weeks of downtime. The sail is replaced every 4 months.

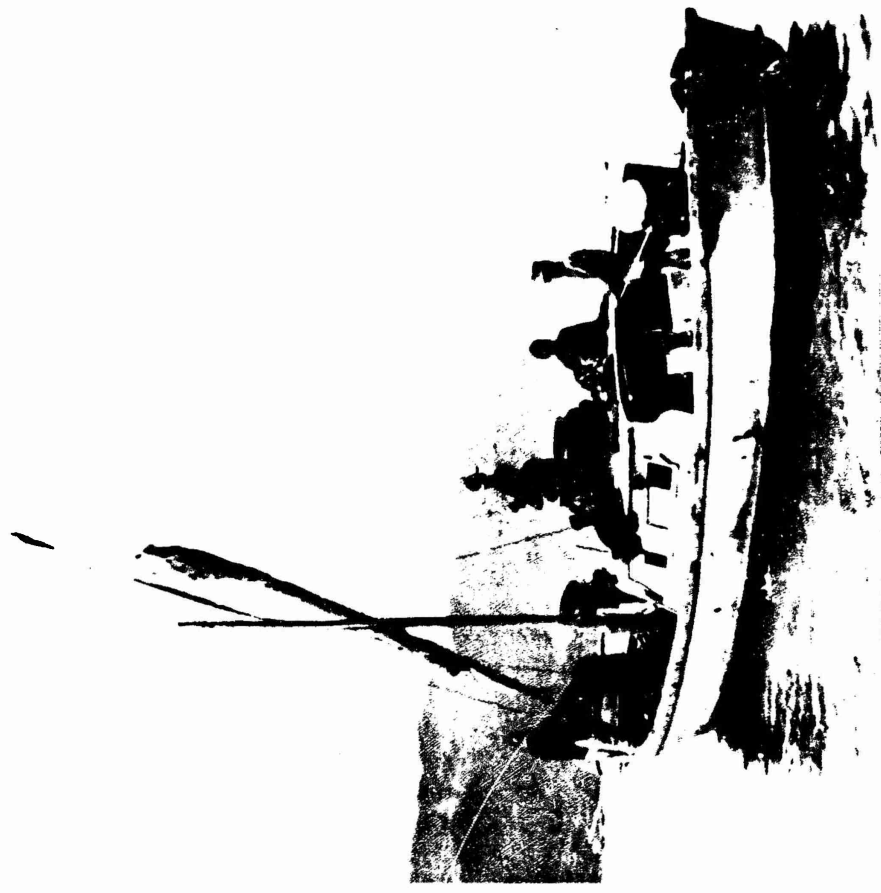
Two Views Show Round Stern, Flared Bow With Concave Stern, and Single Lugsail That Characterize C4-T11. All C4-T11-B and Many C4-T11-A Have Low Cabin Aft.



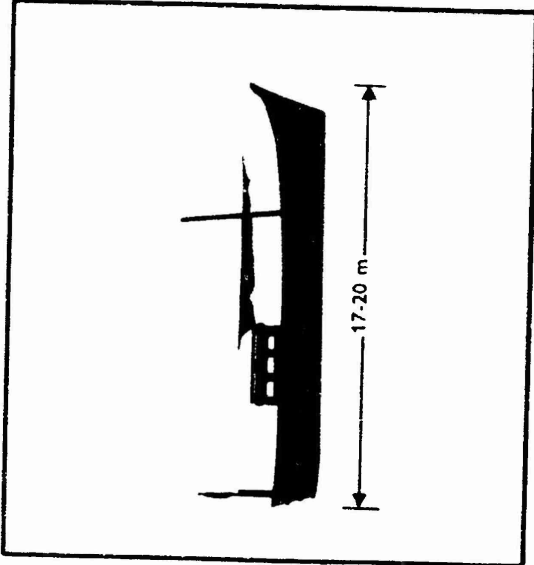
xong một thuyền C4-T11-A trong vòng một tháng với phí tổn vào khoảng từ 200 đến 500 mỹ-kim. Tiến động-cơ tốn thêm từ 100 đến 300 mỹ-kim.

Cứ 6 tháng phải tu-bổ thuyền một lần. Mỗi năm thời gian tu-bổ mất lối 1 hay 2 tuần, tốn độ 50 mỹ-kim. Buồm 1 tháng phải thay mới.

Lái Tròn, Mũi Phình, Lô Mũi Lõm và Một Cánh Buồm Tứ-Giác Là Những Đặc Điểm Của Thuyền C4-T11 Được Trình Bày Ở Hai Ảnh Trên. Tất Cả Số Thuyền C4-T11-B và Nhiều Thuyền C4-T11-A Có Mũi Lái Tháp.



C4-T11-B



C4-T11-B			TYPE:	Motor-Sailer Cargo Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:	
17-20 m				1-2 Diesel s; Auxiliary Sail	
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:		
OPERATING AREA:					
East Coast Based in Phan Thiet And Phan Rang			No Overhanging Poop Straight Stern Concave Bow Single Sail		

General Information

C4-T11-B are large motorized sailing vessels handling cargo out of Phan Thiet and Phan Rang. They are similar in size and function to the C2-T11-B.

They are recognized by their conventional sheer, and slightly concave pointed bow and extended stem. An amidships section of the high bulwarks can be removed to facilitate cargo handling. The large cabin houses the engine and provides considerable space for the crew. A single mast, stepped just forward of amidships, carries a standing lugsail.

A C4-T11-B can be built in about 3 months at a cost of U.S. \$6,000 to \$8,000.

C4-T11-B			LOẠI THUYỀN: Thuyền Buồm Chở Hàng Hóa Có Máy	
DÀI:	RỘNG:	TRỌNG TẤN:	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ:	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:
17-20 m				1-2 Máy Diesel, Buồm Phụ
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG:				
Miền Duyên Hải Phía Đông Có Cự Cảng ở Phan-Thiết và Phan-Rang			Không Có Boong Sau Nhô Lên Sau Lái Thẳng Phía Trước Mũi Lõm Vào Buồm Đơn	

Khái-Niệm Đại-Cương

C4-T11-B là những thuyền buồm lớn có gắn máy chuyên chở hàng hóa đặt cơ-cảng tại Phan-Thiết và Phan-Rang. C4-T11-B có kích thước và cách hoạt động giống loại C2-T11-B.

Đặc điểm hình dáng dễ nhận của loại thuyền này là thân thuyền dốc theo thông-lệ, mũi thuyền nhọn, hơi lõm và lộ mũi nhỏ dài. Một đoạn hông thuyền cao khoảng giữa thuyền có thể nhấc ra chỗ khác để việc vận chuyển hàng hóa được dễ dàng. Mũi thuyền rộng để chứa máy và làm nơi trú ẩn cho thủy thủ đoàn. Quá về phía trước khoảng giữa thuyền là cột buồm độc nhất của thuyền có căng một cánh buồm tú-giác thẳng đứng.

Người ta có thể đóng xong một thuyền C4-T11-B trong vòng 3 tháng với phí tổn từ 6000 đến 8000 mỹ-kim.

C4-T11

Propulsion System

C4-T11-A fishing boats are powered mainly by their 2-cylinder, 30-hp diesel engine, or by twin 1-cylinder diesels of 5 to 6 hp. The engines are started manually and draw fuel from 10- to 20-liter tanks. Popular makes are Bukh, Beckmann, and Textool. Extra fuel is carried in cans or drums.

Few, if any, tools are found on board.

In contrast, the C4-T11-B cargo boats have 4- to 6-cylinder diesel engines of 30 to 80 hp. Electrical or compressed-air starting systems are used. The lugsail furnishes auxiliary power.

Operational Information

C4-T11-A fishing boats operate throughout the year. They usually fish singly with a gill net or, particularly in the Da Nang region, trawl in pairs. Round basket dinghies are used to handle the loose end of the gill nets and to patrol the nets. During the gill netting, the boats are propelled only by sail. Both the gill and trawl netters leave port about 0500 and return about 1400, preferably when the tide is in. They fish within 5 miles of shore.

Hệ-Thông Đẩy Thuyền

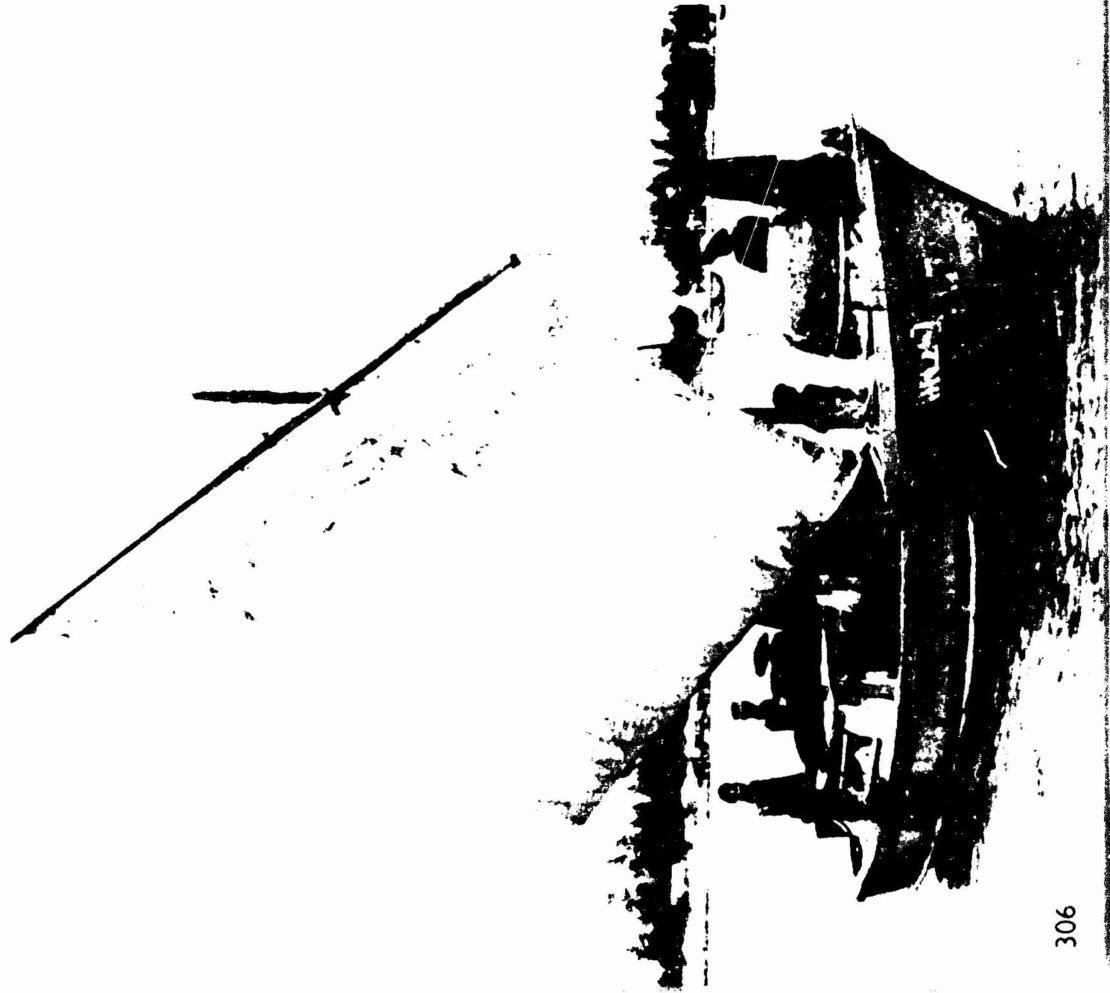
Động lực chính của thuyền đánh cá C4-T11-A là một động-cơ diesel 2 xy-lanh, mạnh 30 mã lực hoặc hai động-cơ diesel 1 xy-lanh mỗi máy mạnh từ 5 đến 6 mã-lực. Các động-cơ này được khởi động bằng tay. Bình nhiên liệu chứa được từ 10 đến 20 lít. Các hiệu máy thông dụng là Bukh, Beckmann và Textool. Nhiên liệu dự-trữ được chứa trong các thùng kim-khí vuông hoặc tròn.

Thuyền mang theo rất ít dụng cụ sửa chữa.

Trái lại, thuyền chở hàng C4-T11-B được trang bị bằng động-cơ diesel loại 4 hoặc 6 xy-lanh, mạnh từ 30 đến 80 mã-lực. Các động-cơ này được khởi động bằng điện hoặc bằng khí ép. Cánh buồm tú-giác được dùng làm động lực phụ.

Cách-Thức Hoạt-Động

Thuyền đánh cá C4-T11-A hoạt động quanh năm. Thuyền thường dùng lưới bén đánh cá riêng lẻ từng thuyền một, hoặc, đặc biệt trong vùng Đà-Nẵng, thuyền dùng lưới giả hoạt-động từng đôi một. Người ta dùng những thuyền thúng bằng nan để vận-dụng đầu lưới bén được thả lỏng và kiểm-soát lưới. Trong lúc đánh lưới bén, thuyền chỉ dùng buồm để di chuyển. Cả hai loại thuyền dùng lưới bén và lưới giả đều ra khơi vào khoảng 5 giờ sáng và trở về bến lúc 1 giờ chiều, thường nhằm lúc thủy triều lên. Thuyền đánh cá trong khoảng 5 hải-lý cách bờ.



Round Basket Dinghies Used to Lay Gill Nets Serve as Lifeboats
Xương Thúng Dùng Thả Lưới Bén Được Sử-Dụng Làm Xương Cấp-Cứu

Some C4-T11-A also night fish for squid using a small handheld dip net and a carbide lamp. C4-T11-A squid fishers return in the morning around 1000.

The catch may vary from 100 kg of lizard fish, threadfin, ponyfish, and others, to only 5 kg of squid. No means of preserving the catch is needed because these boats usually return to port daily - although they normally carry food for 3 days and 20 to 60 liters of water. They cruise at 3 to 4 kt.

The C4-T11-B cargo boats engage in long hauls along the eastern coast of South Vietnam. They stop at major ports such as Nha Trang, Phan Thiet, and Vung Tau.

Amidships Section of Bulwarks Is Removable for Easier Cargo Handling

Một số thuyền C4-T11-A cũng dùng một chiếc rổ nhỏ kéo bằng tay và một đèn các-bua để câu mực vào ban đêm. Thuyền C4-T11-A đánh cá mực thường trở về bến vào khoảng 10 giờ sáng.

Số cá bắt được thường thay đổi, có khi được đến 100 ký, gồm có cá mối, cá phèn và cá liệt, có khi chỉ được 5 ký mực. Thuyền không cần đến phương tiện ướp cá nào vì thường vẫn trở về bến hàng ngày mặc dầu có mạng theo luồng thực đủ 3 ngày ăn và từ 20 đến 60 lít nước uống. Tốc độ hải hành của thuyền vào khoảng 5 từ 3 đến 4 gút.

Thuyền C4-T11-B chuyên chở hàng đi xa dọc theo vùng duyên hải phái đông Miền Nam Việt-Nam, ghé lại các hải cảng quan trọng như Nha-Trang, Phan-Thiết và Vũng-Tàu.

Bè Thuyền Ở Khoảng Giữa Có Thể Nhắc Ra Chỗ Khắc Để Việc Chuyển-Vân Hàng-Hoà Được Dễ-Dàng



C4-T11

Equipment

Generally, neither navigation gear, communications equipment, nor running lights are found on C4-T11-A boats. However, many carry a kerosene lantern to mark their position and some also carry a carbide light for attracting squid. These boats are equipped with one metal or wood-and-metal anchor. Bilge pumps seldom are carried; bailing is done with small baskets.

Some C4-T11-A craft carry a windlass forward for use in handling the nets and/or the anchor. Nets and wooden or plastic floats are stowed atop the cabin or on deck.

C4-T11-B are equipped with running lights. Two or three pumps — one usually powered — are used for pumping bilges. One steel and one or two wooden anchors are carried. The mast doubles for rigging the sail and as a king post for the cargo boom. Drums on deck hold extra fuel and water. Automobile tires serve as fenders. Basket dinghies, old inner tubes, and bamboo floats can be used as lifeboats and life buoys.

Two Wooden Blocks Form Rudder Truck on Some Small C4-T11-A

Hai Khối Gỗ Tạo Thành Thân Bánh Lái trên một vài Thuyền C4-T11-A



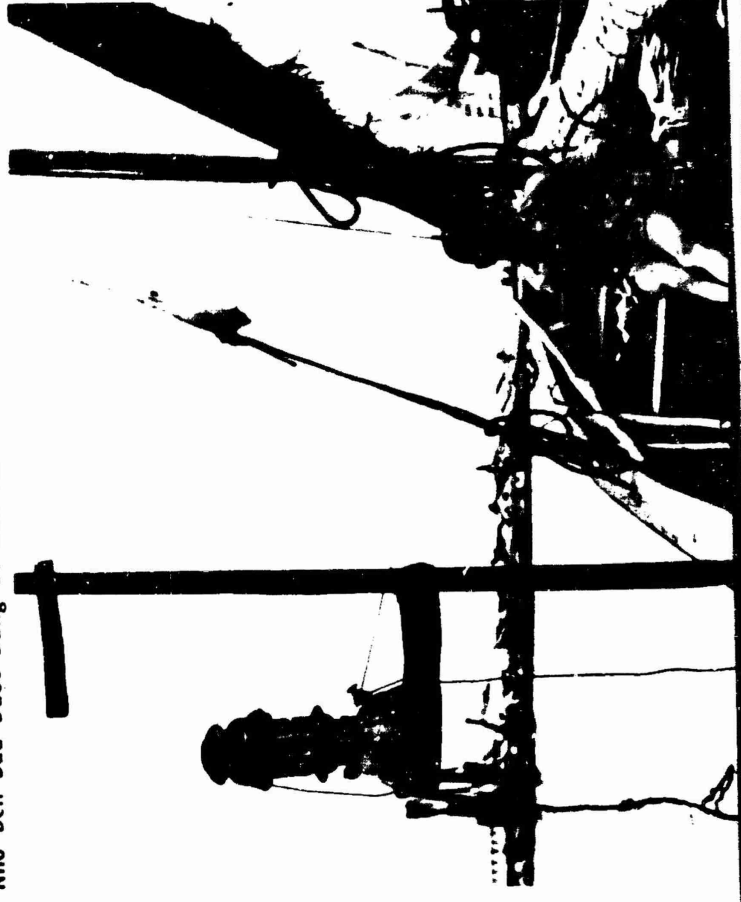
Dụng-Cụ Trang-Bi

Thông thường thuyền C4-T11-A không có dụng cụ hải hành, liên lạc và đèn đi biển. Tuy nhiên, nhiều thuyền có mang theo một đèn dầu để đánh dấu vị trí và một số có mang theo một đèn các-bua để nhử mực. Những thuyền này dùng một neo bằng kim-khí hoặc nĩa gỗ nhử kim-khí. Thuyền ít khi có bơm lườn. Người ta thường dùng gầu để tát nước.

Một vài thuyền C4-T11-A có một trục cuốn ở phía mũi để vận chuyển lưới hoặc neo. Lưới và những phao gỗ hoặc plastic được chất trên nóc mũi hay trên boong. Thuyền C4-T11-B được trang bị đèn hải hành, và hai hoặc ba bơm, thường trong số này có một bơm kim-khí và một hay hai neo bằng gỗ. Cột buồm vừa dùng để căng buồm vừa dùng làm trục vận chuyển hàng hóa. Nước và nhiên liệu dự trữ được chứa trong các thùng phuy đặt trên boong. Người ta dùng vỏ xe hơi làm trái độn và thuyền thúng, ruột xe hơi cũ, phao tre để làm xuống và phao cấp cứu.

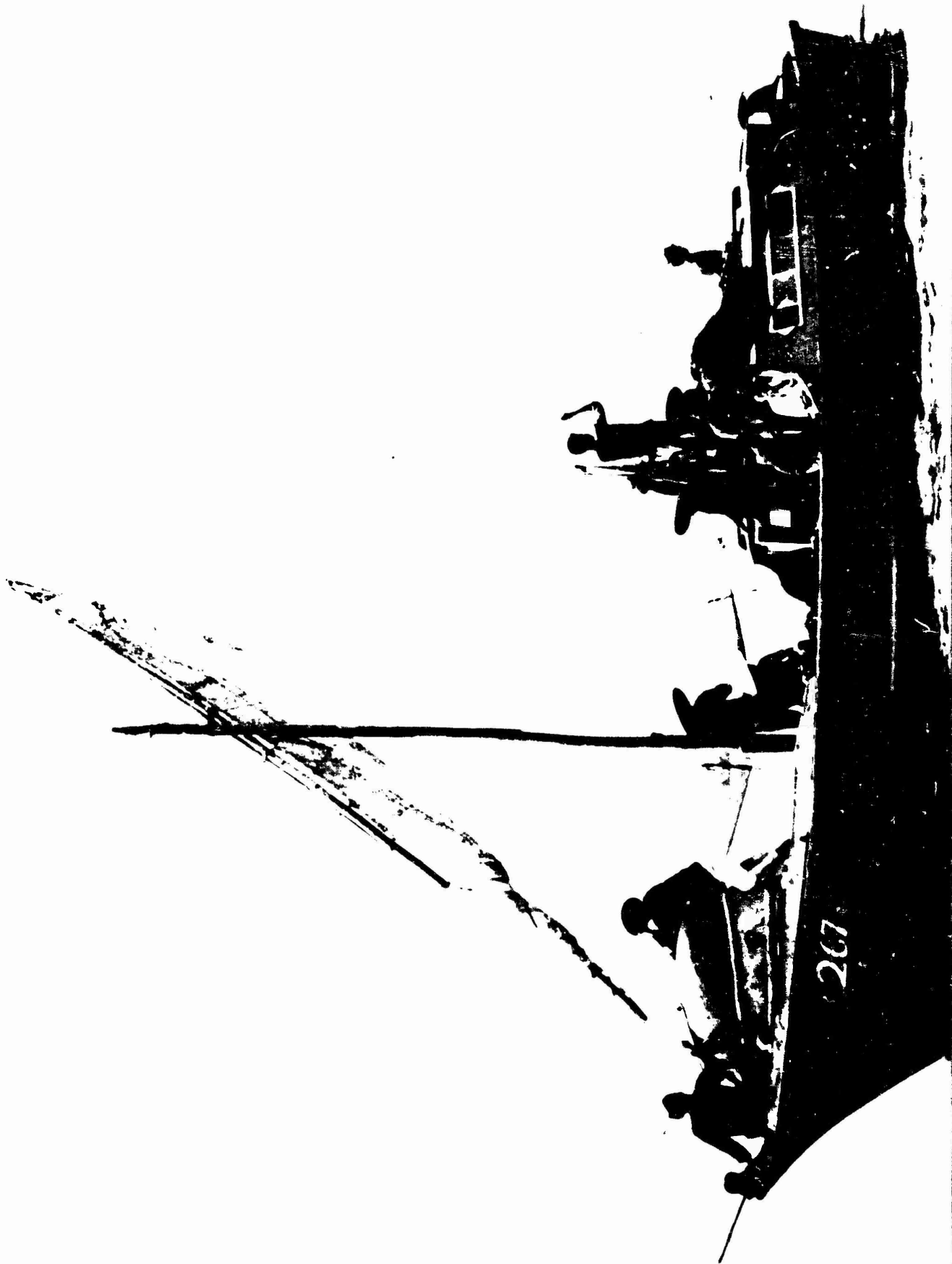
Lantern Is Used to Attract Squid

Nhờ Đèn Dầu Được Dùng để Nhử Mực



Cabin of Many C4-T11-A Is Large Enough to Provide Crew Quarters as Well as House Engine

Nhiều Thuyền C4-T11-A có Mui Rộng Vừa Dùng Làm Chỗ Ở Cho Thủy-Thủ Vừa Chứa Động-Cơ



C4-T11

Crew

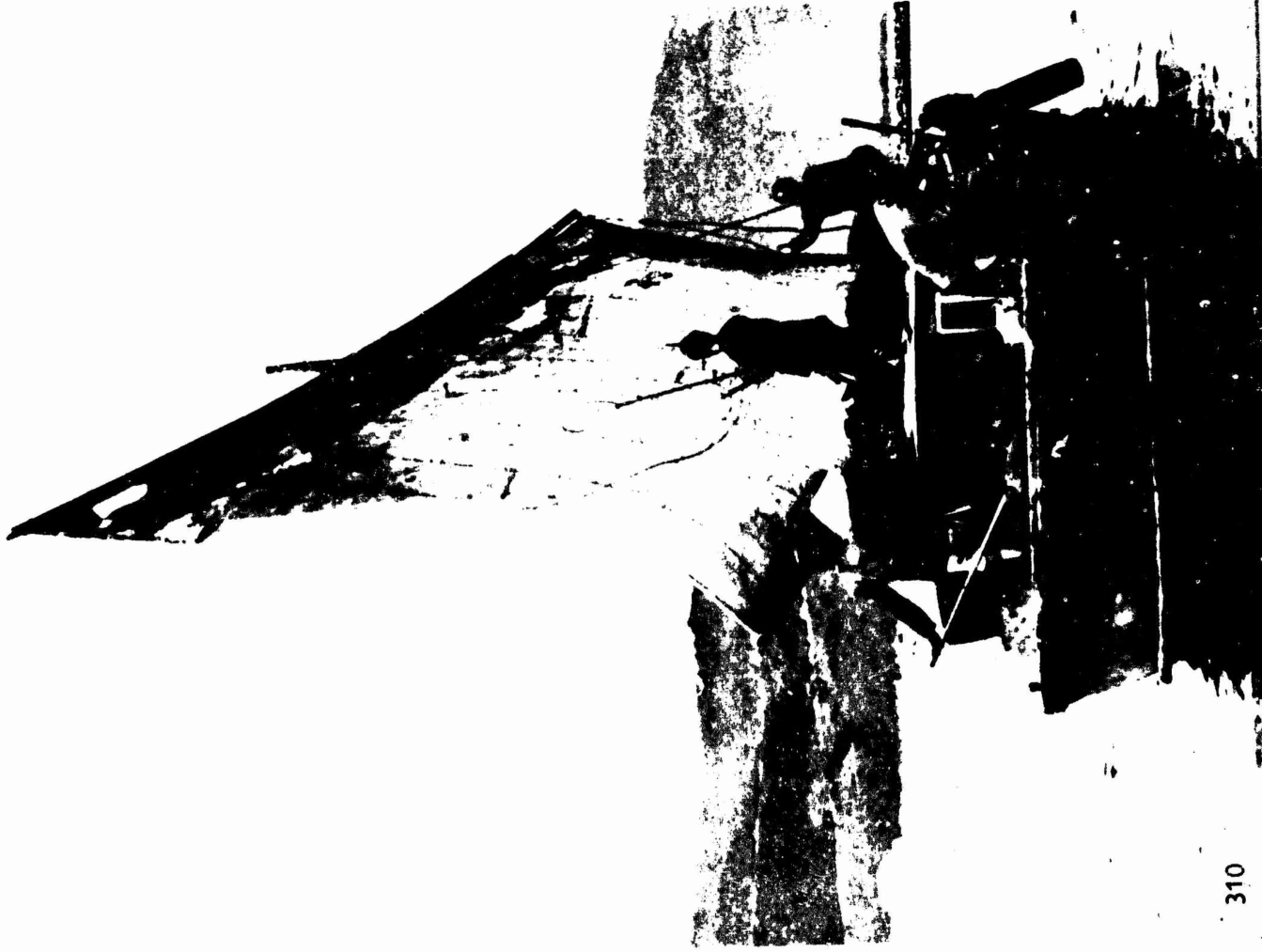
The C4-T11 craft are usually manned by crews who are Buddhists and have had very little formal education. Generally, the owner or skipper employs relatives. Occasionally women are found aboard these boats.

The C4-T11-A fishing craft are normally operated by a crew of 3 to 5 persons. The C4-T11-B cargo boats carry 6- to 10-man crews.

Thủy Thủ Đoàn

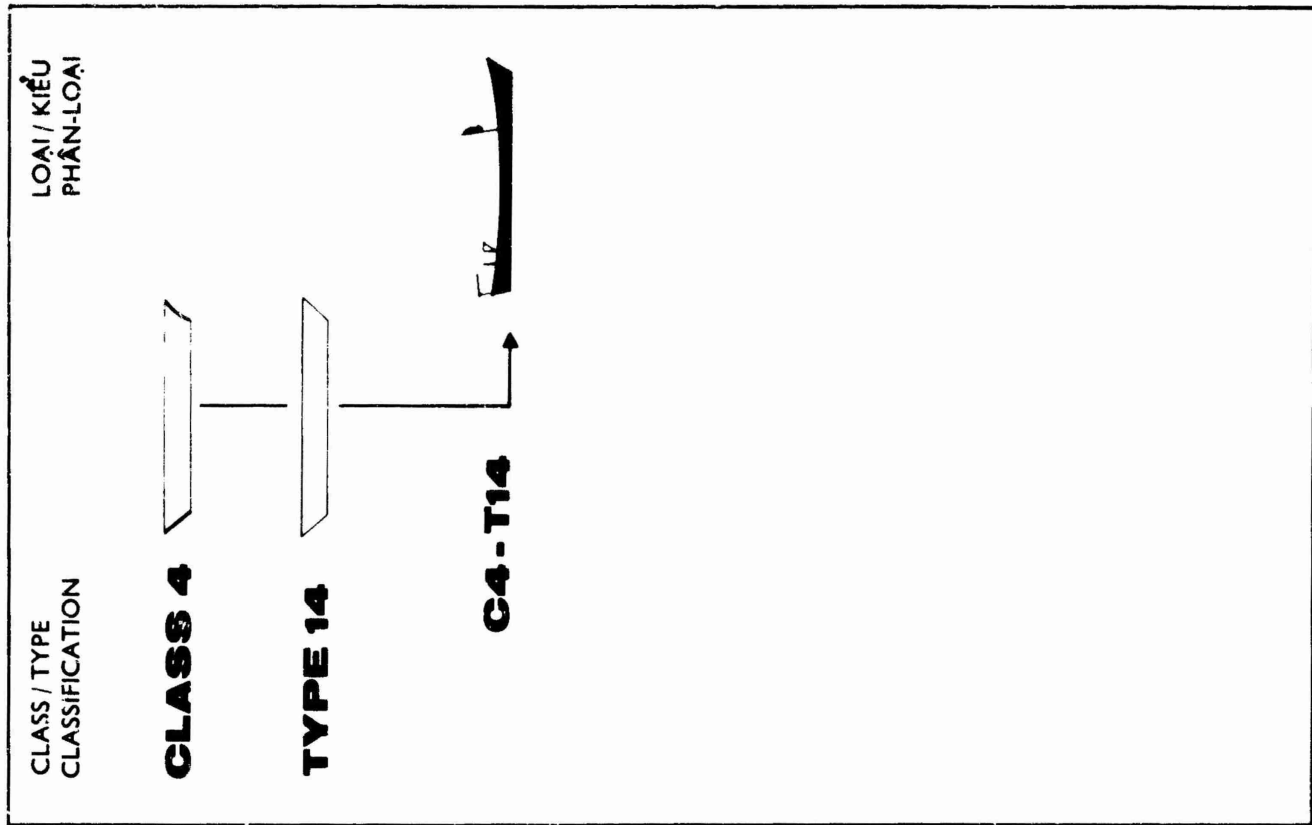
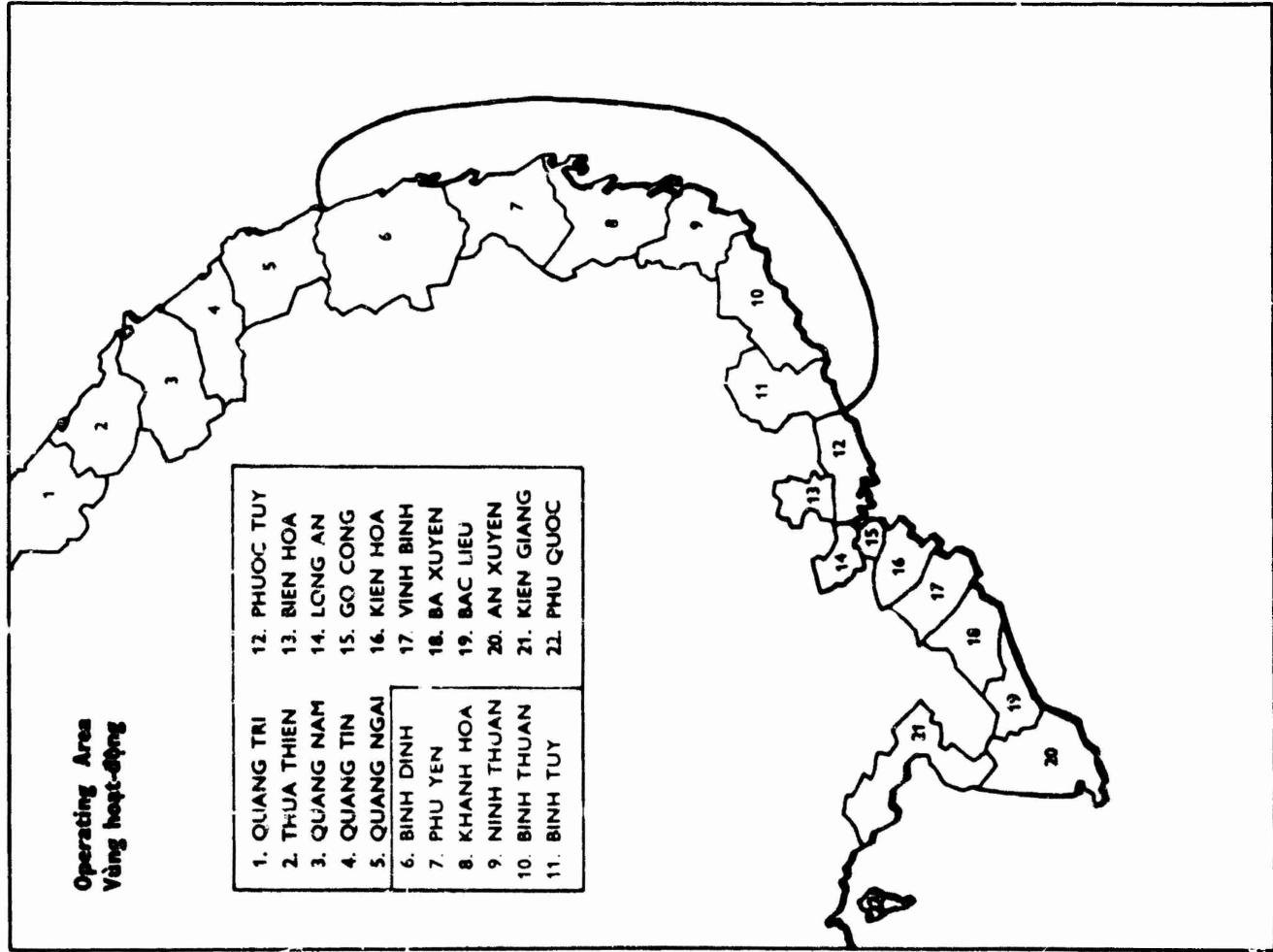
Thủy thủ đoàn thuyền C4-T11 thường là những tín đồ Phật-giáo, rất ít học-văn. Thuyền trưởng hay chủ thuyền thường tuyển dụng người cùng họ hàng. Thỉnh thoảng người ta cũng thấy có phụ-nữ đi theo thuyền.

Thủy thủ đoàn của thuyền đánh cá C4-T11-A thường gồm từ 3 đến 5 người, thuyền chở hàng C4-T11-B từ 6 đến 10 người.

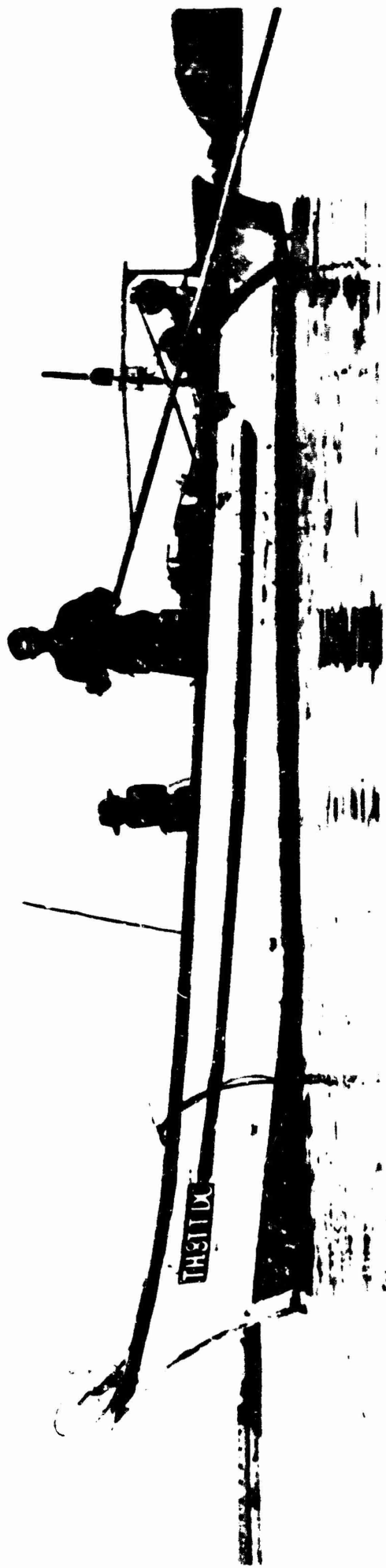


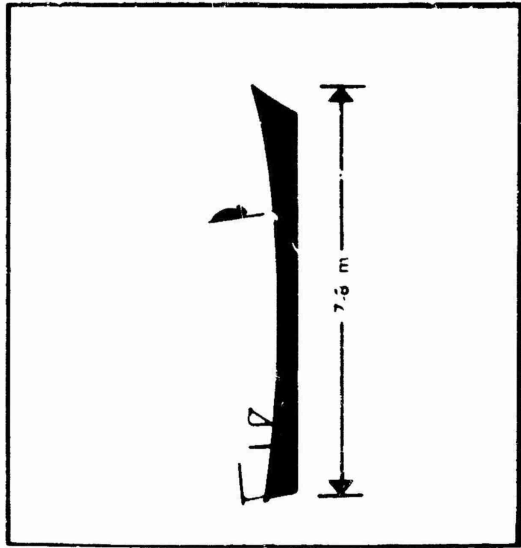
Larger C4-T11-A Have Inboard Rudder Trunk and Often a Metal Rudder
Những Thuyền C4-T11-A có Thân Bánh Lái Đặt Trong Thuyền và Thường Có
Bánh Lái Bằng Kim-Khí

CLASS 4 - TYPE 14



C4-T14





C4-T14			TYPE:		Motor Fishing Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:		
7.8 m	2 m	1.5 (est)	0.5 m	1 Diesel		
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:			
Scad, Cardinal Fish, Squid			No Overhanging Poop Straight Stern Concave Stem No Superstructure			
OPERATING AREA:						
Qui Nhon To Ham Tan						

General Information

The C4-T14 are small, motorized fishing boats which operate from Qui Nhon south to Ham Tan. They are seen in large numbers around Qui Nhon and Tuy Hoa. A few work as passenger carriers.

C4-T14 have laterally rounded or transom counter sterns sitting low in the water. The sheer line sweeps gradually up to a sharply pointed concave stem. Most of these boats have planked hulls, but many around Tuy Hoa have woven bamboo bottoms and planked topsides. The rudders may be metal or wood and can be raised or unshipped. In those boats which have an "inboard-outboard engine" the rudder is part of the propulsion assembly. Except for small, partial after- and foredecks, the hold is open.

C4-T14			LOẠI THUYỀN: Thuyền Đánh Cá Có Máy	
DAI: 7-8 m	RỘNG: 2 m	TRỌNG TẤN: 1.5	TÂM NƯỚC CÓ CHỖ: 0.5 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Máy Diesel
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Cá Mực, Cá Sét, Mực			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG: Không Có Boong Lái Nhỏ Ra Lái Thẳng Sống Mũi Lõm Vào Không Có Thướng Tăng Kiến Trúc	
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Qui-Nhơn Đến Hàm-Tân				

Khái-Niệm Đại-Cường

C4-T14 là những thuyền máy đánh cá nhỏ hoạt động từ Qui-Nhon đến Hàm-Tân. Người ta thấy có nhiều thuyền loại này quanh vùng Qui-Nhon và Tuy-Hòa. Có một ít thuyền chuyên chở hành khách.

Thuyền C4-T14 có lái tròn hoặc bưng lái ngang nổi thấp trên mặt nước. Thân thuyền cong vênh dần về đầu mũi nhọn lõm. Đa số thuyền C4-T14 vỏ gỗ, song nhiều thuyền quanh vùng Tuy-Hòa có mạn bằng ván và đáy bằng nan. Bánh lái thuyền bằng gỗ hay bằng kim-khí và có thể nhấc lên hoặc tháo ra khỏi thuyền. Trên những thuyền có gắn máy theo kiểu "nửa trong nửa ngoài" thuyền, bánh lái là một phần dính liền với động-cơ. Ngoài trừ một khoảng hẹp ở boong mũi và boong lái, hầm thuyền được để lộ thiên.

C4-T14

(1) Some C4-T14 Have Inboard-Outboard Engine (2) Others Use Single-Cylinder Inboard

(1) Vài Thuyền C4-T14 Có Loại Động-Cơ Đặt Nửa Trong-Nửa Ngoài (2) Những Thuyền khác Dùng Động-Cơ Một Xy-Lanh Đặt Bên Trong Thuyền



2



314

C4-T14 boats require maintenance about 15 days each year. They can be built by 3 men in 20 to 30 days at a cost of U.S. \$200 to \$400. The engines cost from \$300 to \$500.

Propulsion System

The Qui Nhon-based boats have small Yanmar, Kirloskar, or Twain diesels — usually 1 cylinder and 6 to 8 hp — located in the stern.

The Tuy Hoa-based basket-bottom C4-T14 often have an unusual "inboard-outboard" propulsion system, in which a small 6- to 10-hp engine is mounted inside the boat and power is transmitted through a multiple-belt drive to an assembly mounted outboard on the stern. The outboard assembly consists of a vertical drive shaft encased in a metal sleeve, a propeller, and the necessary power transmission gears. The metal drive-shaft casing can be rotated from side to side by a tiller. The direction of the thrust of the propeller rotates with the shaft casing and is thus used to steer the boat. The outboard assembly can be pivoted over the gunwale, thereby raising the propeller and rudder from the water.

Hàng năm thuyền C4-T14 cần tu-bổ mất khoảng 15 ngày. Một toán 3 người thợ có thể đóng xong một thuyền trong vòng từ 20 đến 30 ngày với phí-tồn khoảng từ 200 đến 400 mỹ-kim. Động cơ giá từ 300 đến 500 mỹ-kim.

Hệ-Thống Đẩy-Thuyền

Những thuyền có cơ-căng tại Qui-nhon dùng động-cơ diesel hiệu Yanmar, Kirloskar hay Twain thường có 1 xy-lanh, mạnh từ 6 đến 8 mã lực. Động-cơ được đặt sau lái thuyền.

Những thuyền C4-T14 đáy bằng nan đặt cơ-căng tại Tuy Hoa thường có lối gắn động-cơ "nửa trong nửa ngoài" khác thường. Theo lối này, một động-cơ nhỏ mạnh từ 6 đến 10 mã lực được đặt bên trong thuyền và sức máy được một hệ thống dây truyền lực chuyển đến một bộ kết-hợp đặt bên ngoài lái thuyền. Bộ kết-hợp này gồm có một cây láp thẳng đứng, đặt trong một ống kim-khí, một chân vịt và hộp-số cần thiết. Ống kim-khí chứa cây láp có thể xoay qua trái hoặc-phải bằng một cần tay lái. Hướng đẩy của chân vịt cũng xoay theo với ống này và làm thay đổi hướng thuyền. Bộ kết-hợp bên ngoài thuyền có thể xoay lên trên mạn thuyền, nâng chân vịt và bánh lái lên khỏi mặt nước.

These engines are started manually. Occasionally the exhaust and cooling water are vented through the side planking. Fuel capacity is 6 to 10 liters, but extra fuel is often carried in cans.

Only minor hand tools are found on board C4-T14 craft.

Operational Information

C4-T14 operate almost every day throughout the year. They normally fish within 3 miles of shore and spend 1 day at sea, although provisions and water for 2 days are usually carried.

The catch, averaging about 50 kg per day, includes scad, cardinal fish, and squid. No means of preservation is used.

A C4-T14 passenger boat transports up to 20 persons on runs of not over 50 miles.

Equipment

The C4-T14 usually carry a minimum of equipment — only that essential to their operations. No communications or navigation gear is found on board; operating close to shore, the captain navigates by landmarks. Running lights are not used, but a kerosene lantern or carbide lamp for attracting squid is often carried.

Some C4-T14 Are Built With a Woven-Bamboo Bottom, but Most Are of All-Wood Construction

Những động-cơ nói trên được khởi động bằng tay. Đôi khi người ta cho hơi máy nổ và nước làm nguội máy thoát ra xuyên qua mạn thuyền. Bình nhiên-liệu chỉ chứa được từ 6 đến 10 lít, song người ta thường chở theo nhiên liệu phụ trội chứa trong thùng kim-khí.

Thuyền C4-T14 chỉ mang theo những dụng cụ sửa chữa bằng tay thông thường.

Cách Thức Hoạt Động

Thuyền C4-T14 hoạt động hầu như quanh năm. Mặc dù thường mang theo gạo nước đủ 3 ngày, thuyền chỉ đánh cá cách bờ biển 3 dặm và ở lại ngoài khơi một ngày.

Cá đánh được trung-bình vào khoảng 50 ký một ngày gồm có cá nục, cá sơn và cá mực. Thuyền không dùng phương tiện nào để ướp cá.

Một thuyền chở hành khách C4-T14 có thể chở đến 20 người trong những chuyến đi không xa quá 50 dặm.

Dụng-Cụ Trang-Bị

Thuyền C4-T14 thường chỉ mang theo một số dụng cụ tối thiểu cần thiết cho hoạt động của thuyền. Thuyền không có dụng cụ hải hành và liên lạc. Vì hoạt động sát bờ, thuyền trưởng có thể cần cú

Vài Thuyền C4-T14 Có Đáy Bằng Nứa, song Đa-Số Hoàn-Toàn Bằng Gỗ



C4-T14

A few C4-T14 are equipped with hand-operated bilge pumps located just forward of the engine, but most rely on bailing.

One or two metal anchors with manila lines are carried. Other items commonly found on board are the long poles for maneuvering the boat in shallow water and during fishing; bamboo and plastic floats; a handheld dip net; and automobile-tire fenders.

Crew

The 4 to 7 crew members are usually relatives of the captain or owner.

vào những đặc điểm địa thế để lái thuyền. Thuyền không có đèn hải hành song thường mang theo một đèn dầu hoặc đèn các-bua để như mực.

Một ít thuyền có hơn bốn tay đặt ngay trước động-cơ, đa số thuyền khác tất nước bằng gàu.

Thuyền có một hay hai neo bằng kim khí có buộc dây gai. Những vật dụng khác thường thấy trên thuyền là những sào dài để chổng thuyền trong vùng nước cạn và khi bủa lưới, phao tre và phao-ức, một rọ kéo bằng tay và những trái đèn lẳng vỏ xe hơi.

Thủy Thủ Đoàn

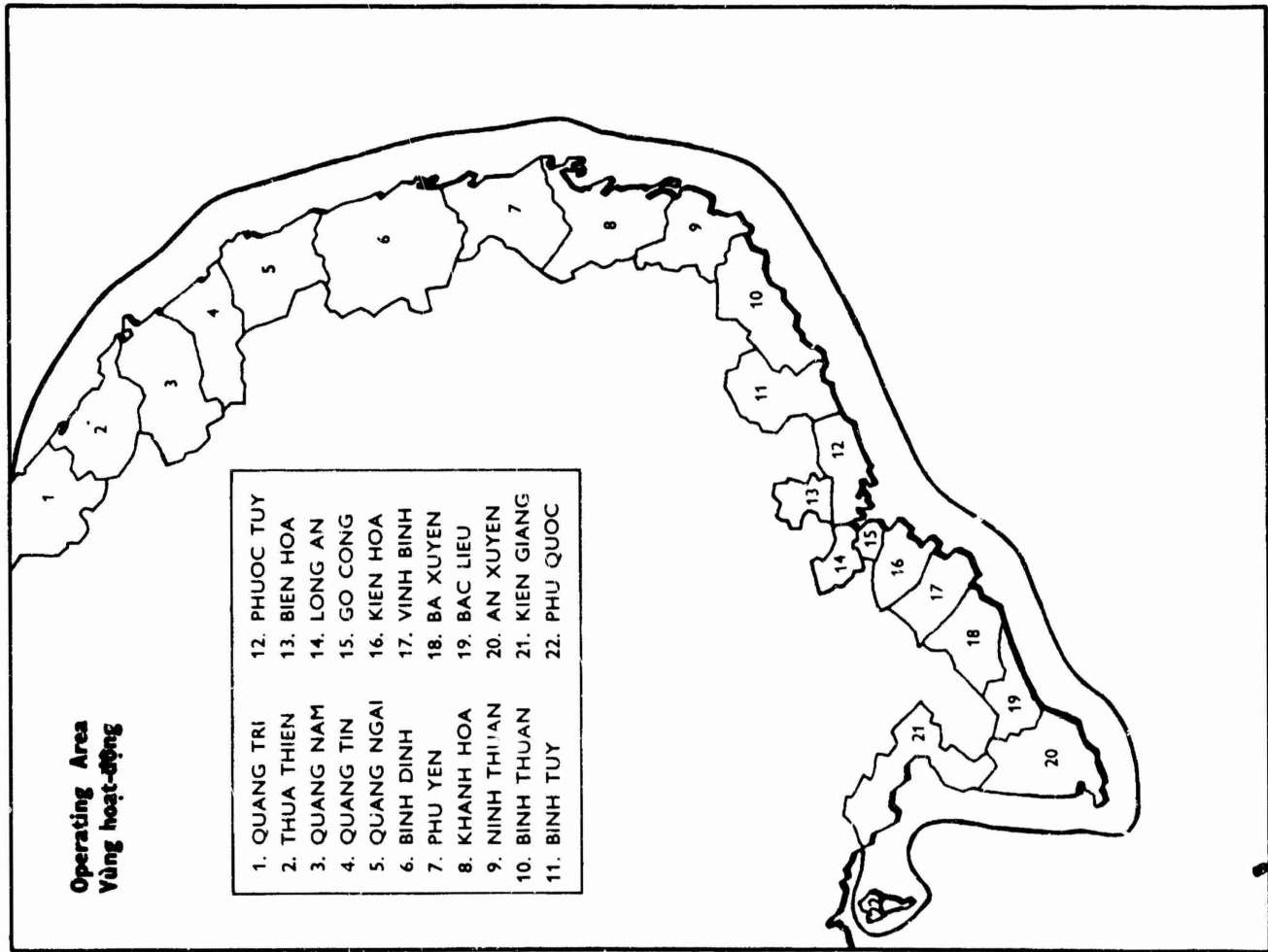
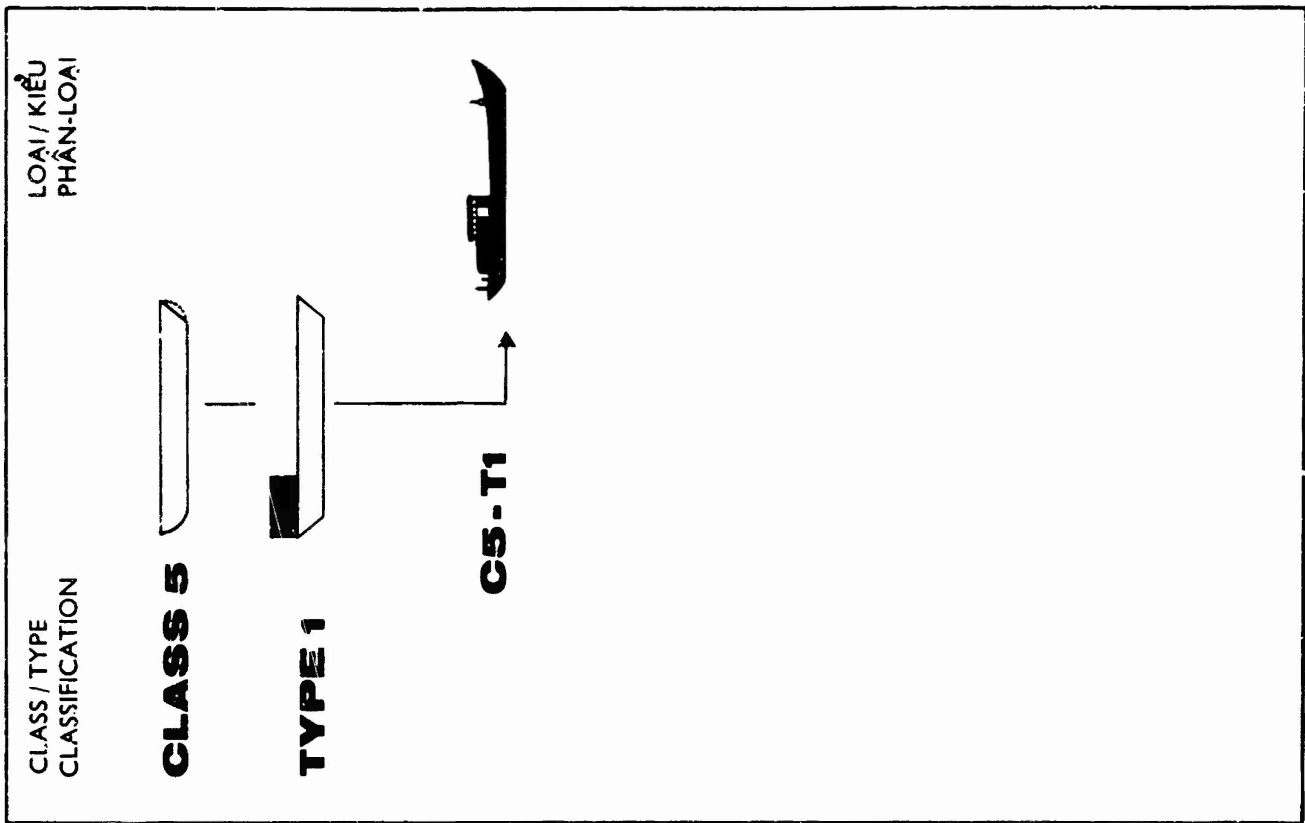
Số thủy thủ từ 4 đến 7 người, thường là là con của thuyền trưởng hay chủ thuyền.

C4-T14 Are Small and Fish Within 3 Miles of Shore. Many Fish at Night for Squid.

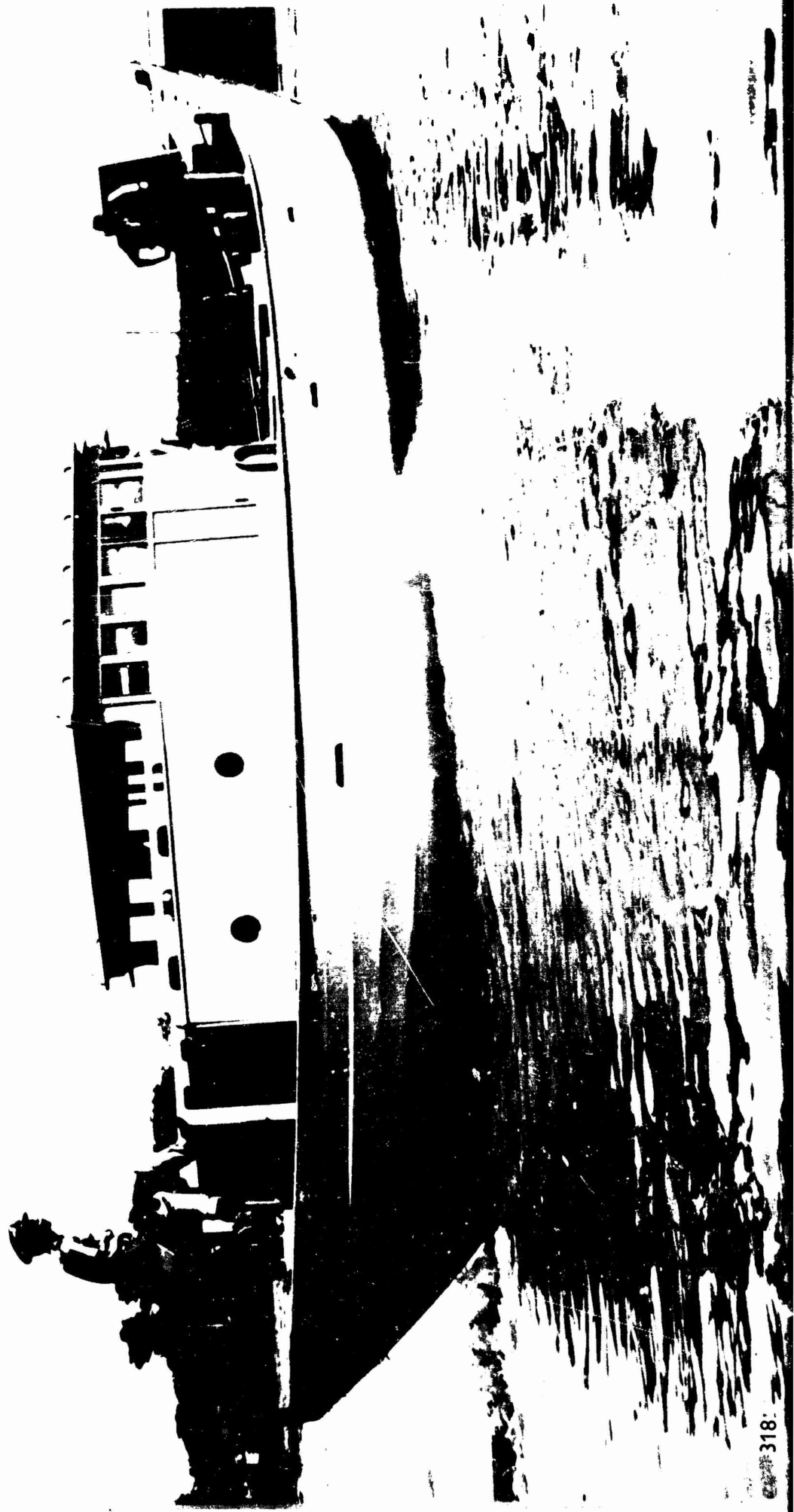
Thuyền C4-T14 Nhỏ và Đánh Cá Trong Khoảng Cách đến 3 Hải-Lý. Nhiều Thủy Thủ Câu Mực Về Ban Đêm.



CLASS 5 - TYPE 1

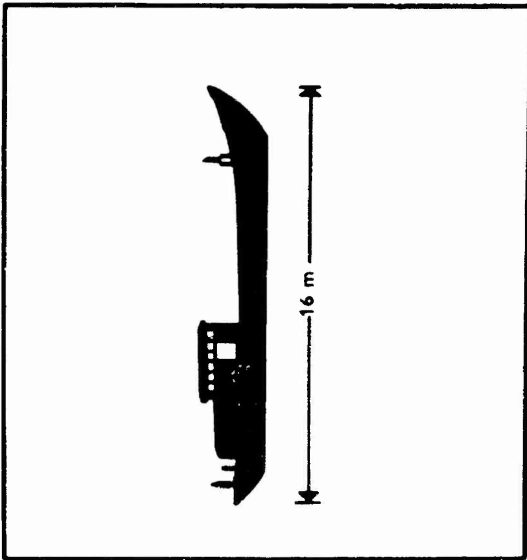


C5-T1





C5-T1 (VNN)



C5-T1				TYPE:		Yabuta Patrol Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:			
16 m	3.3 m	13.9	0.9 m	1 Diesel			
TYPE OF CATCH/CARGO:				RECOGNITION FEATURES:			
OPERATING AREA:				No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem High Cabin Aft			
Within 5 Miles of Shore							

General Information

C5-T1 Vietnamese Navy (VNN) vessels are patrol vessels used by the Coastal Force (formerly known as the Junk Force). They include several models of vessels known as "Yabutas", as well as the older "Command Junks". The newest Yabuta model, the first of which was launched in August, 1966, is pictured here. A total of 60 of these new Yabutas will be built. Hundreds of the older Yabutas are already in service. Yabuta is the name of the Japanese designer of these vessels.

These large modern double-enders have spoon-shaped bows and sterns. The sheer, which is essentially flat amidships and aft, rises rather sharply at the pointed bow. The forward part of the long, high cabin is a wheelhouse. Older models have a lower cabin instead of this high "Thailand" cabin.

C5-T1			LOẠI THUYỀN: Thuyền Tuần-Tiểu Yabuta	
DÀI: 16 m	RỘNG: 3.3 m	TRỌNG TẤN: 13.9	TÂM NƯỚC CÓ CHỖ: 0.9 m	ĐỘNG LỰC DẪY THUYỀN: 1 Máy Diesel
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG:			Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Lỗi Mũi Lỗi Mũi Lái Cao	
Trong Khoảng Cách Bờ 5 Hải-Lý				

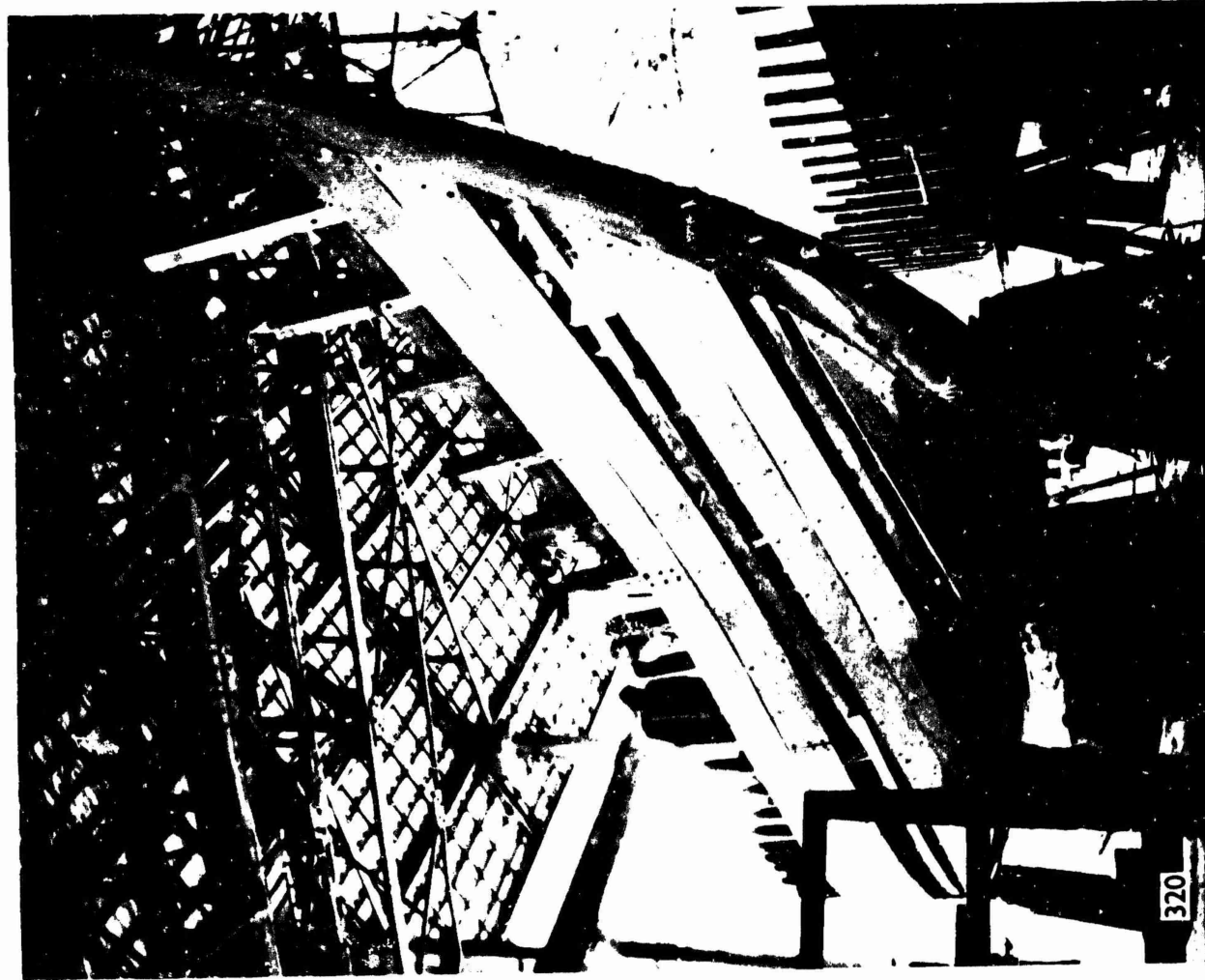
Khái-Niệm Đại-Cương

Thuyền C5-T1 thuộc Hải Quân Việt-Nam (HQVN) là những thuyền tuần tiểu do Duyên-Lực (trước đây gọi là Lực-Lượng Hải-Thuyền) sử dụng. Loại thuyền này gồm có nhiều kiểu được gọi là thuyền "Yabuta" hay gọi bằng tên cũ là "Thuyền Chỉ-huy". Ảnh của kiểu thuyền Yabuta mới nhất (chiếc đầu được hạ thủy vào tháng tám năm 1966) có trình bày ở đây. Người ta sẽ đóng tất cả 60 chiếc Yabuta kiểu mới. Hiện có hàng trăm thuyền Yabuta kiểu cũ đang hoạt động. Yabuta là tên của người Nhật về kiểu thuyền.

Loại thuyền lớn, tối tân, hai đầu đều nhọn này có mũi và lái giống hình chiếc muỗng. Thân thuyền phẳng ở khoảng giữa và khoảng lái song dốc lên khá cao ở đầu mũi nhọn. Phần trước của mũi thuyền dài, cao là phòng lái. Những kiểu Yabuta cũ có mũi thấp thay vì loại mũi cao như kiểu "Thái-Lan".

C5-T1

The VNN "Yabuta" Patrol Boats Are Among the Few South Vietnamese Boats That Are of True Keel-and-Rib Construction
Thuyền Tuần-Tiểu "Yabuta" của Hải-Quân Việt-Nam là một trong số ít Thuyền Nam Việt-Nam có kiểu Kiến-Trúc La-Ký và Sườn Thực Sự



These boats can be identified from the air by a large red "X" on a yellow background painted on the cabin roof. The hull is generally battleship gray, and a small oval eye on a bright red background decorates the bow. Yabutas are constructed around a frame formed by the heavy keel and ribs.

The hull is decked, and there are four large covered hatches to the forward holds. The rudder is metal and has both wheel and tiller control.

C5-T1 Yabutas are built in the VNN shipyard at Saigon in 4 months at a cost of U.S. \$3,300 plus \$4,000 for the engine. The boats are sent to the junk division repair yard twice yearly for maintenance and repairs at a cost of \$1,200 and 6 weeks of downtime annually.

Propulsion System

The newest Yabutas are propelled by the electrically started General Motors 3-cylinder, 2-cycle diesel, model GM 3071-C-RH. At 2,000 rpm it produces 100 hp and at 1,700 rpm, 68 hp. At a cruising speed of approximately 6.5 kt, it uses 12 liters of fuel per hour. Enough fuel for 100 hours of cruising is carried.

Trên cao nhìn xuống người ta có thể nhận ra thuyền C5-T1 do chữ "X" đỏ vẽ trên nền màu vàng trên nóc mui. Thân thuyền thường được sơn màu xám như các chiến hạm. Mũi thuyền có vẽ mắt nhỏ hình thắm trên nền màu đỏ tươi. Thuyền Yabuta thuộc kiểu kiến trúc có la-ký nặng và sườn.

Sàn thuyền được lót ván và có bốn nắp đậy trên hầm thuyền phía mui. Bánh lái bằng kim-khí được điều khiển vừa bằng tay lái vừa bằng cần lái.

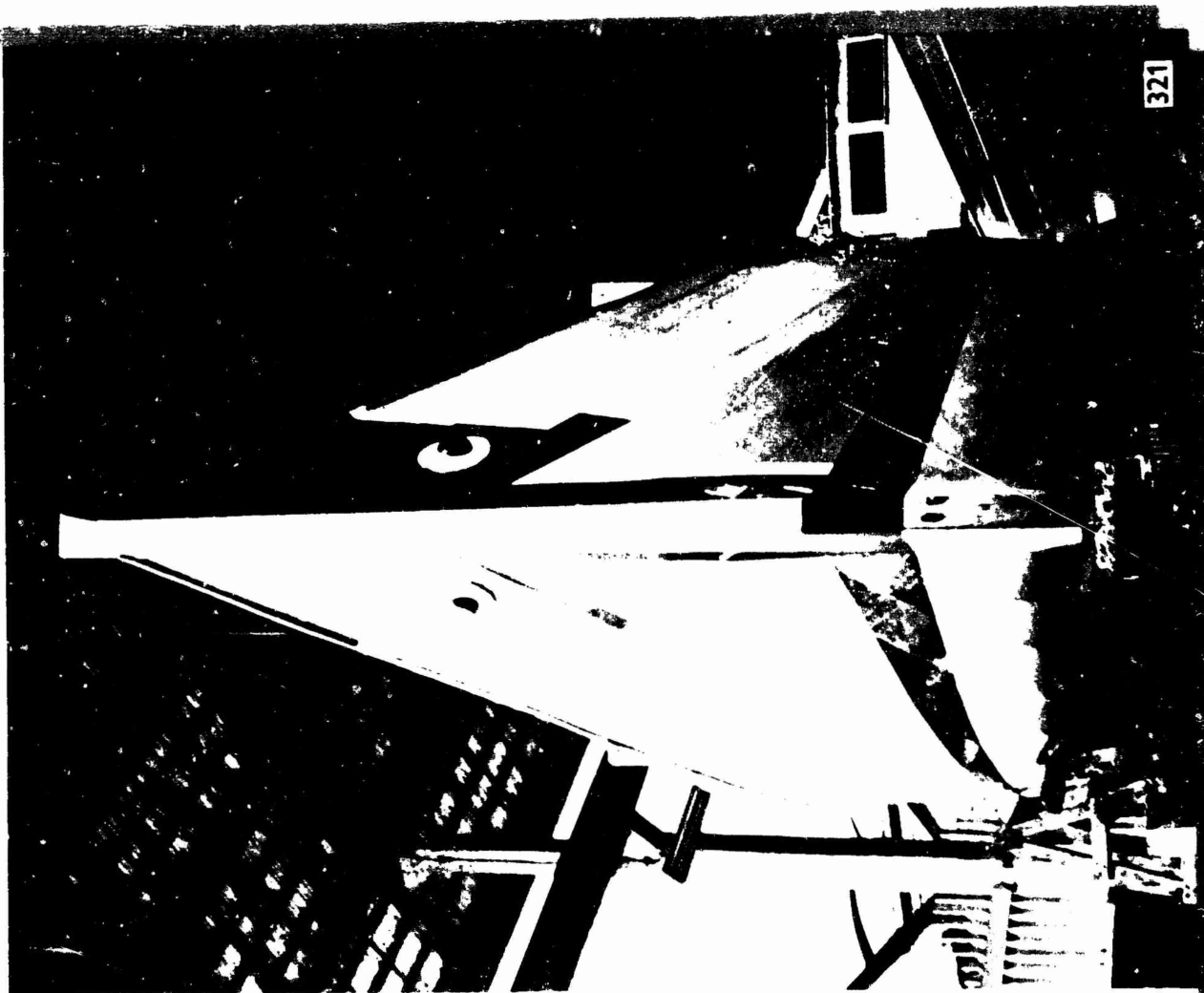
Tại Hải-quân công-xưởng Sài-gòn người ta có thể đóng xong một thuyền Yabuta C5-T1 trong 4 tháng với phí-tốn là 3300 mỹ-kim thêm với 4000 mỹ-kim tiền đóng cơ. Mỗi năm phải mất 6 tuần lễ và tốn 1200 mỹ-kim để đưa thuyền đến công xưởng thuộc các hải đoàn để bảo trì và sửa chữa hai lần.

Hệ-Thống Đẩy-Thuyền

Loại thuyền Yabuta mới nhất được trang-bị động-cơ diesel 2 thì khối động bằng điện hiệu General Motors kiểu GM 3071-C-RH có 3 xy-lanh. Động-cơ này có sức mạnh 100 mã-lực khi quay 2000 vòng một phút và 68 mã-lực khi 1700 vòng một phút. Động cơ tiêu thụ hết 12 lít nhiên liệu một giờ khi hải hành với tốc-độ vào khoảng 6.5 gút. Thuyền mang theo nhiên liệu đủ để chạy trong 100 tiếng đồng hồ.

Distinctive Markings on High, Pointed Bow Are an Important Recognition Feature

Những Dấu Hiệu Nổi Rõ Về Trên Mũi Thuyền Cao và Nhọn là Một Đặc-Điểm Nhận-Dạng Quan-Trọng



Operational Information

The VNN Coastal Force uses these wooden-hulled boats to patrol the waters within 5 miles of shore. The boats operate from some 28 Coastal Divisions (Junk Divisions). Naval Zone Tactical Operations Centers coordinate the activities of the divisions. The usual patrol mission lasts 10 days, but this often depends on the instructions received from the zone headquarters. C5-T1 Yabutas can reach a maximum speed of 8.5 kt. They operate the year round. On a normal patrol mission they carry rations for 10 days and 400 liters of potable water. As many as 30 passengers can be carried.

In Viet Cong-controlled areas, Coastal Force boats travel in pairs so that, in the event of engine breakdown, the second boat can tow the first to safety.

Equipment

A magnetic compass and a radio, usually an AN/PRC-10, are carried. A tricolored light, mounted atop the cabin, and two floodlights are standard. Bilge water is removed by a centrifugal pump with a capacity of 200 liters per minute. The boats have three metal anchors. They carry small tools, but no spare parts. Safety equipment consists of two life buoys and life jackets.

Cách-Thức Hoạt-Động

Duyên-lực thuộc Hải-Quân Việt-Nam sử dụng những thuyền vỏ gỗ này để tuần tiểu hải phận trong khoảng 5 dặm cách bờ. Thuyền đặt căn cứ hoạt động tại 28 Duyên Đoàn (Hải Đoàn). Các Trung-Tâm Hành Quân Chiến-thuật Hải-Khu phối hợp hoạt động của các Duyên Đoàn. Một tuần vụ thường lâu 10 hôm, song thời gian này còn tùy thuộc vào những huấn-lệnh từ các bộ chỉ-huy. Thuyền Yabuta C5-T1 có thể đạt đến tốc-độ tối-đa 8.5 gút một giờ. Thuyền hoạt động quanh năm. Trong một tuần-vụ thông-thường thuyền mang theo đủ 10 ngày ăn và 400 lít nước uống. Thuyền có thể chở đến 30 hành khách.

Trong vùng Việt-cộng kiểm soát, thuyền thuộc Duyên Lực di-chuyển từng đôi một để phòng khi hỏng máy, chiếc nọ có thể kéo chiếc kia về vùng an ninh.

Dụng-Cụ Trang-Bị

Thuyền được trang-bị một la-bàn-từ và một máy vô tuyến, thường là loại AN/PRC10. Một đèn ba màu đặt trên nóc mũi và hai đèn rọi là những trang-bị tiêu-chuẩn của thuyền. Nước lườn được bơm ra ngoài bằng một bơm ly-tâm có thể bơm 200 lít một phút. Thuyền có 3 phao kim-khí. Thuyền có những dụng-cụ sửa chữa nhỏ, song không có bộ phận thay thế. Dụng cụ cấp cứu gồm có 2 phao và áo nổi.

CB-T1

The vessel is armed with one .50-caliber machine gun, one .30-caliber machine gun, one Browning Automatic Rifle, two M-1 rifles, one Thompson submachine gun, and an M-79 grenade launcher.

Crew

Yabuta patrol vessels are intended for operation by a crew of 10, but because of a shortage of personnel they often are manned by as few as 5 persons. Usually these men have 2 years of experience at sea.

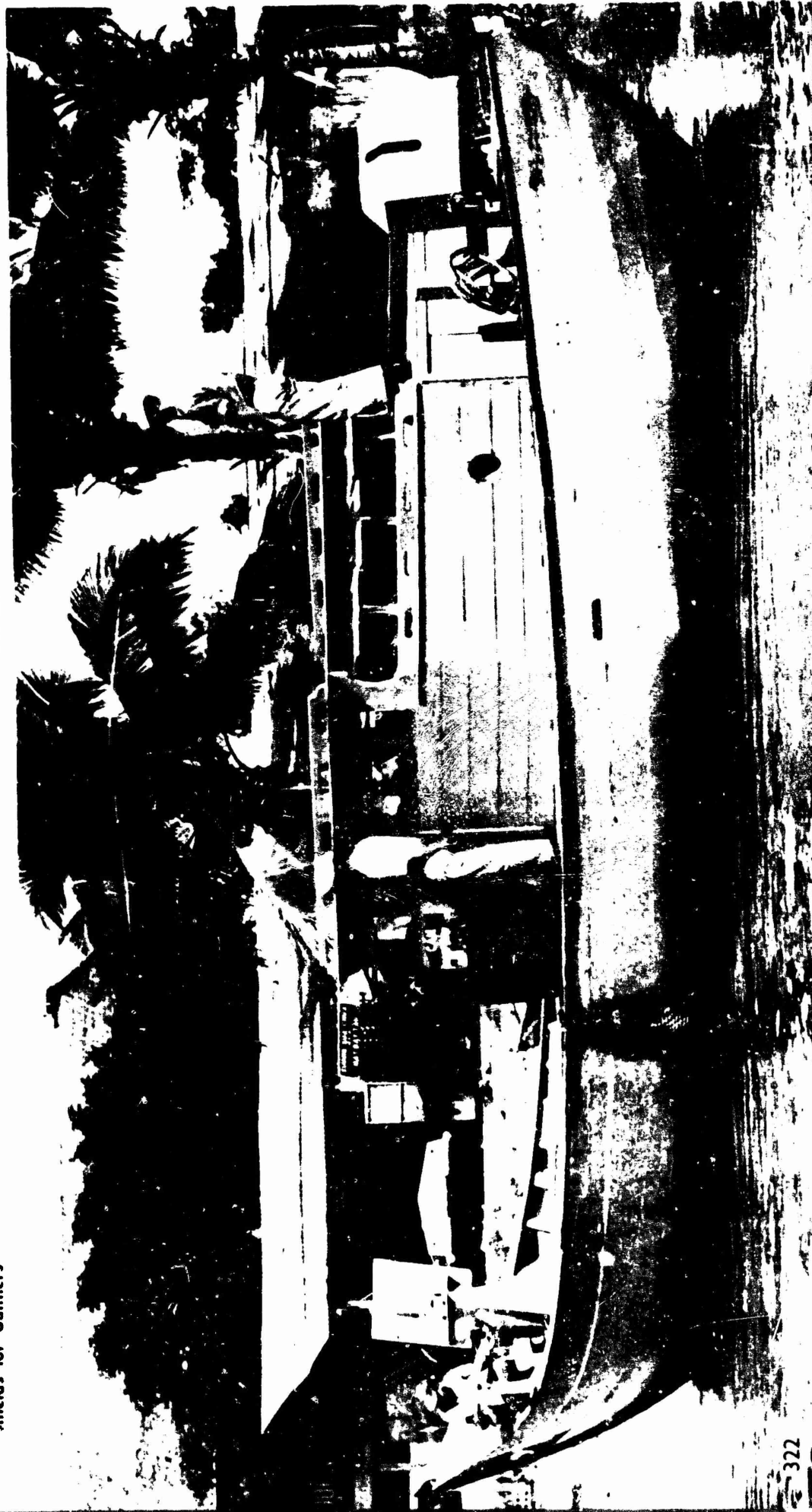
Bow and Stern of Yabuta Are Fitted With Machine-Gun Mounts and Armor Shields for Gunners

Thuyền được trang bị một đại liên .50, một đại liên .30, một trung liên BAK, hai súng trường M1, một tiểu liên Tom-Xon và một súng phóng lựu M-79.

Thủy Thủ Đoàn

Thủy thủ đoàn của thuyền tuần tiểu Yabuta được ấn định là 10 người, song vì thiếu nhân viên nên thường thuyền chỉ có 5 thủy thủ. Những thủy thủ này đa số đã có 2 năm kinh nghiệm đi biển.

Mũi và Lái Thuyền Yabuta có Gắn Già Súng Đại-Liên và Lá Chắn Bắn Sắt Để Che-Chở Xạ-Thủ



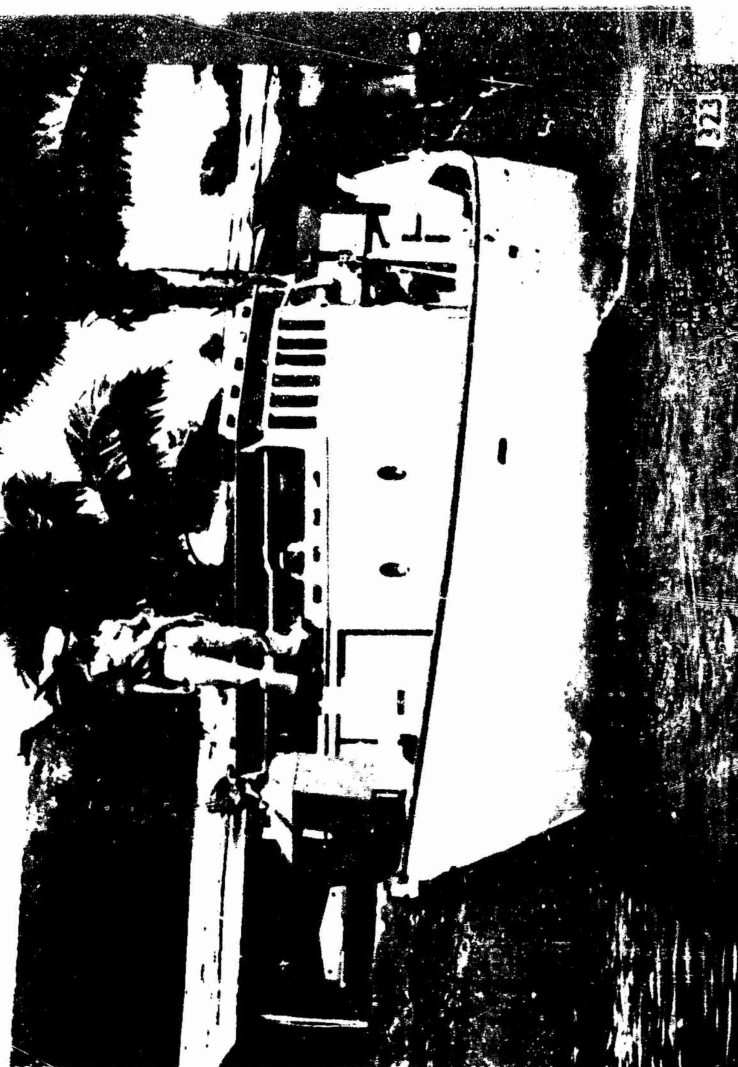
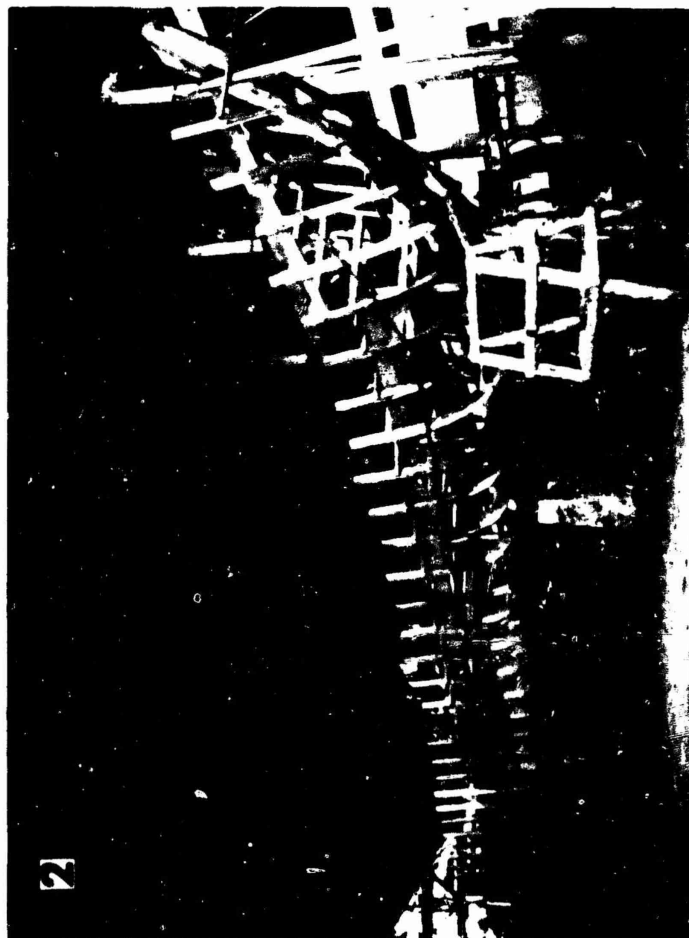
Yabuta Patrol Boats Are Built for Maximum Reliability :

- (1) Heavy Metal Rudder and Propeller Are Supported by Stout Skag.
- Wheel-Operated Rudder Has Tiller Control From Afterdeck as Backup.
- (2) Sturdy Frame of Keel and Ribs Is Foundation for Hull Planking
- (3) Powerful Pumps Remove Bilge Water

Thuyền Tuần-kiểu "Yabuta" Được Đóng Một Cách Vững Chắc Tối Mức Tối Đa:

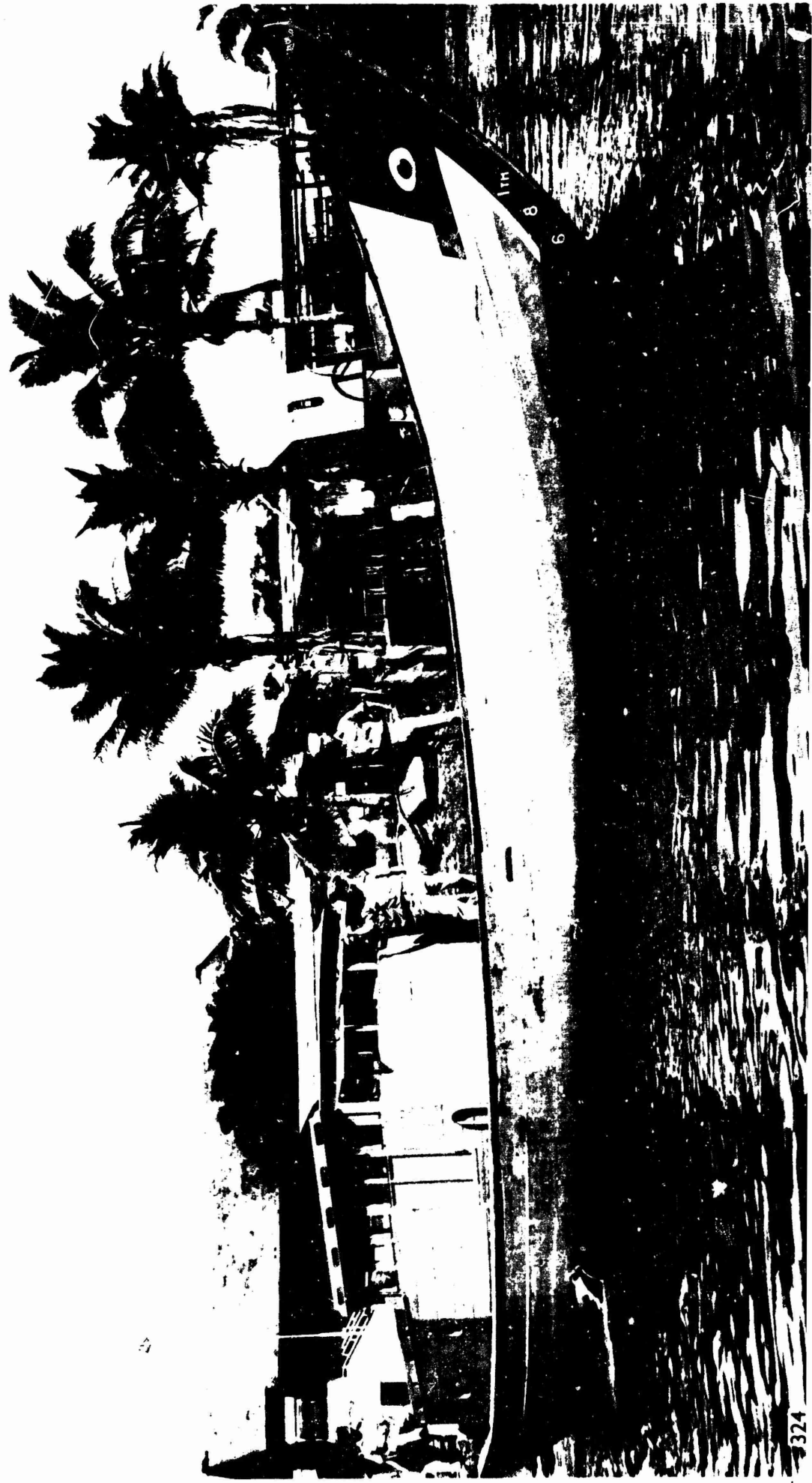
- (1) Bánh Lái và Chân Vít Nặng Bằng Sắt Có Đầu La-Ký Cùng Độ. Bánh Lái Điều Khiển Bằng Tay Lái Có Cần Lái Phụ Ở Boong Thuyền.
- (2) Khung Chắc Kiểu La-Ký và Sườn Là Giá Để Đóng Vỏ Thuyền.
- (3) Máy Bơm Hút Nước Ra Khỏi Đáy Thuyền

3

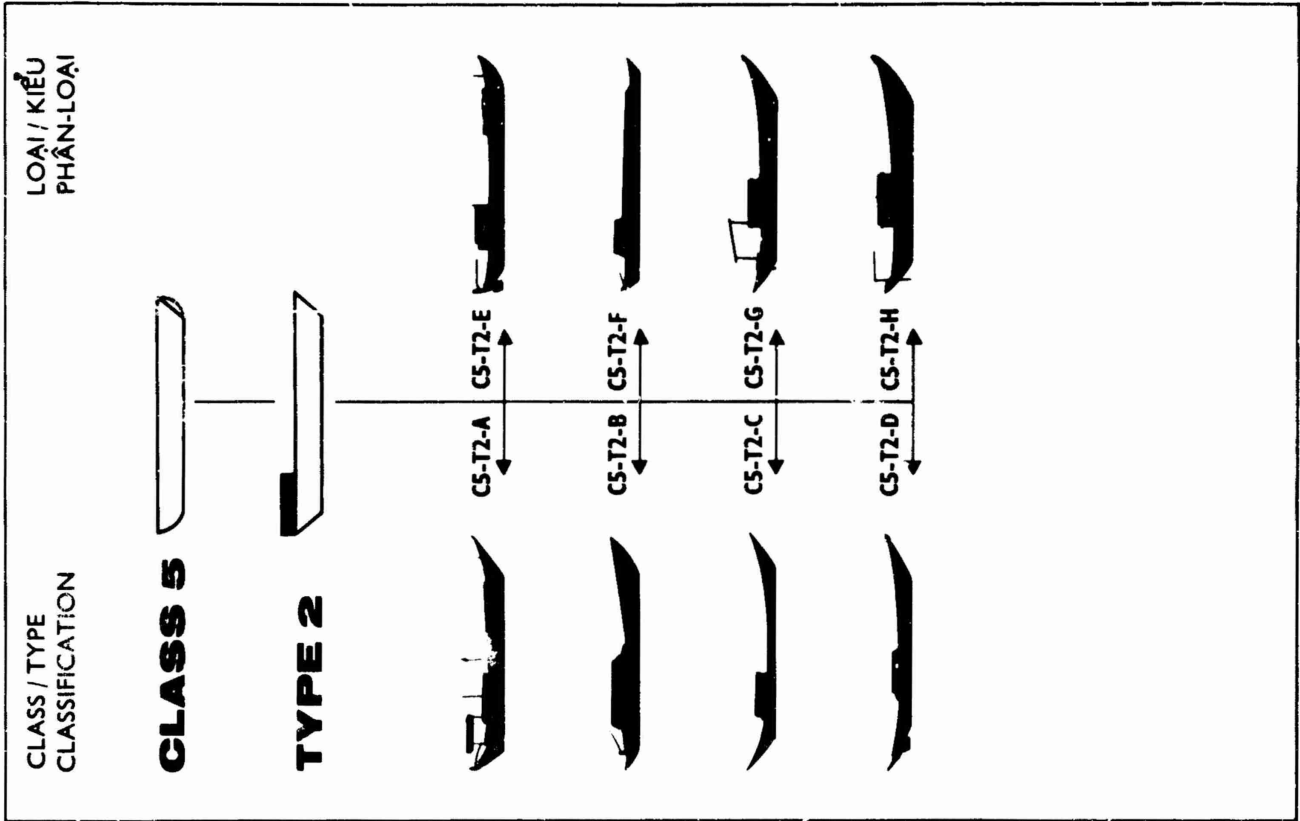
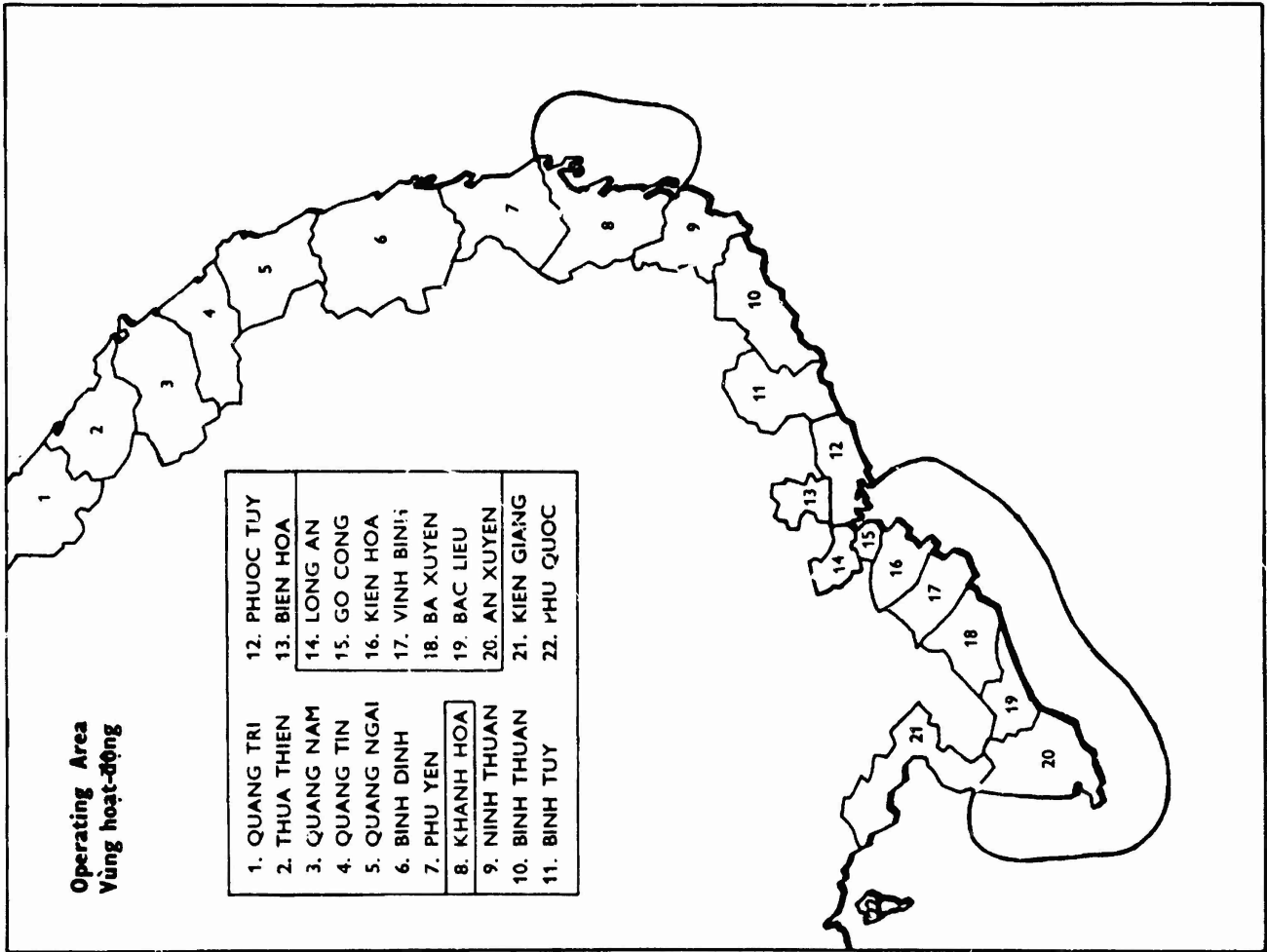


C5-T1

High Wheelhouse of Thailand Cabin Distinguishes Newest Yabutas From Older Models
Phòng Lái Có Mui Cao Kiểu Thái Phân-Biệt Thuyền Yabuta Loại Mới Nhất Ra Khỏi Loại Cũ



CLASS 5 - TYPE 2



C5-T2

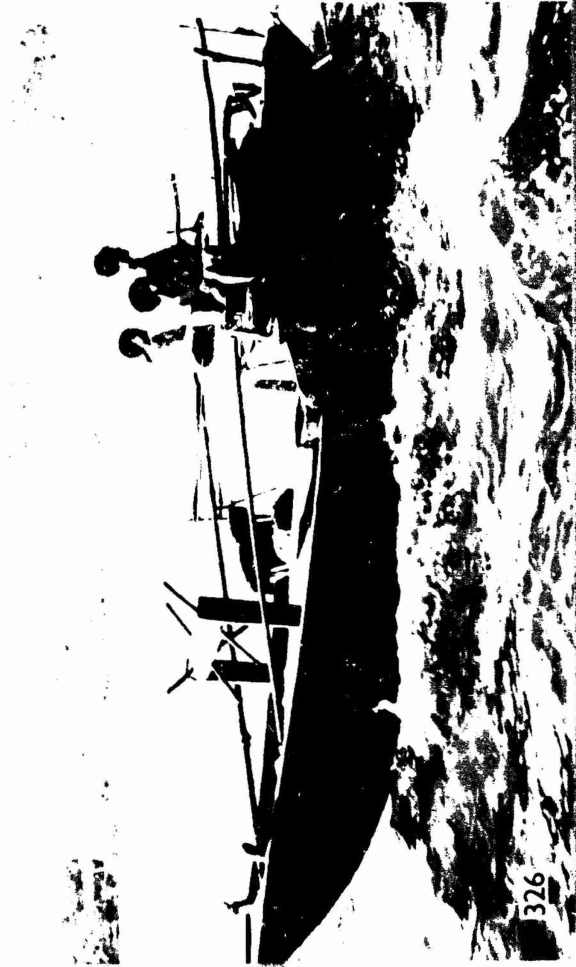
C5-T2-A



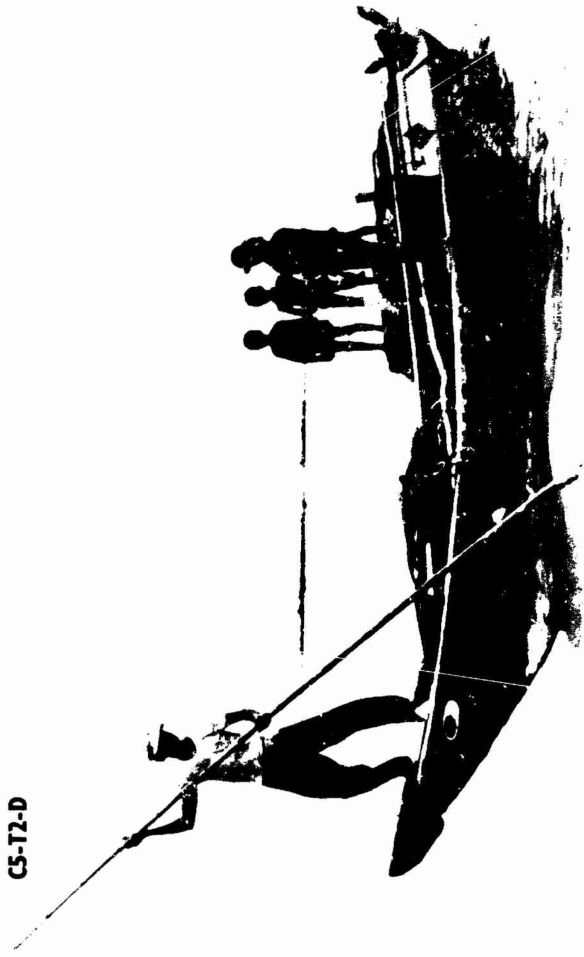
C5-T2-C



C5-T2-B



C5-T2-D



C5-T2-E



C5-T2-G



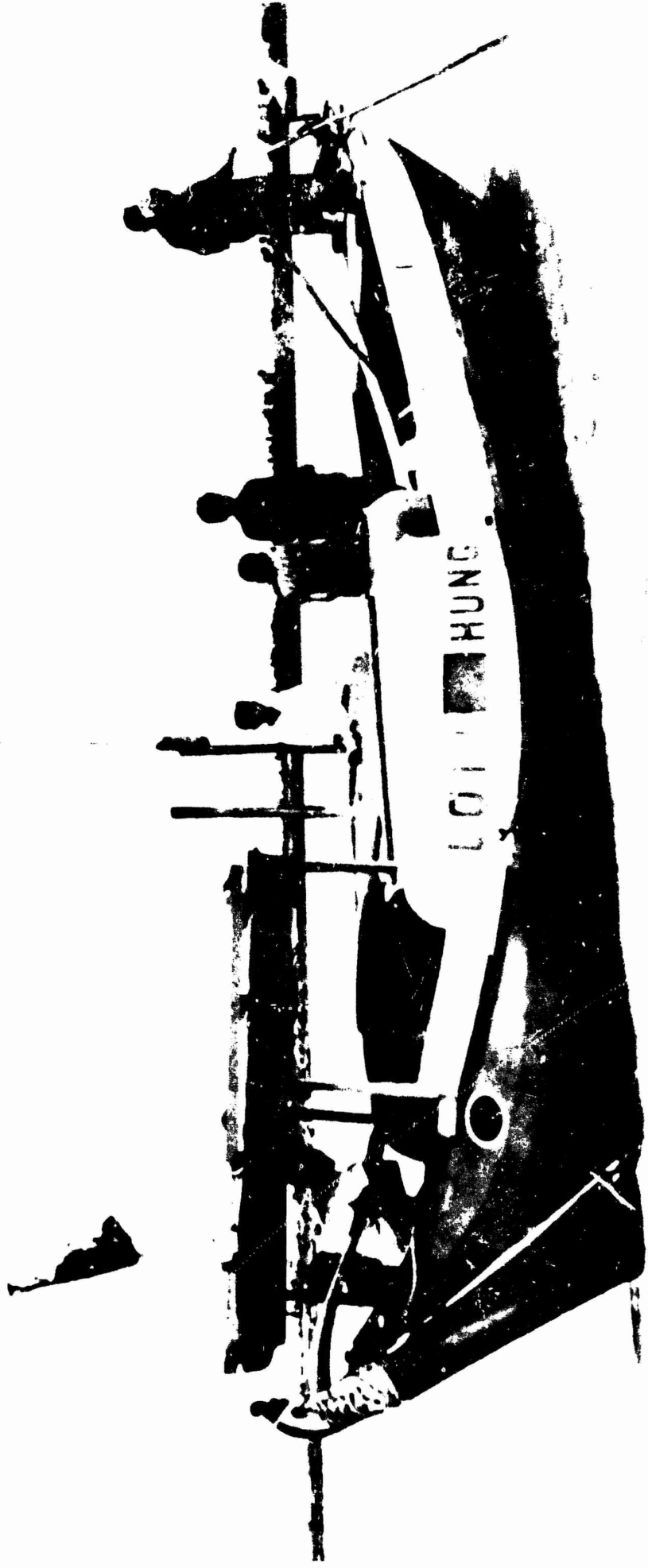
C5-T2-I



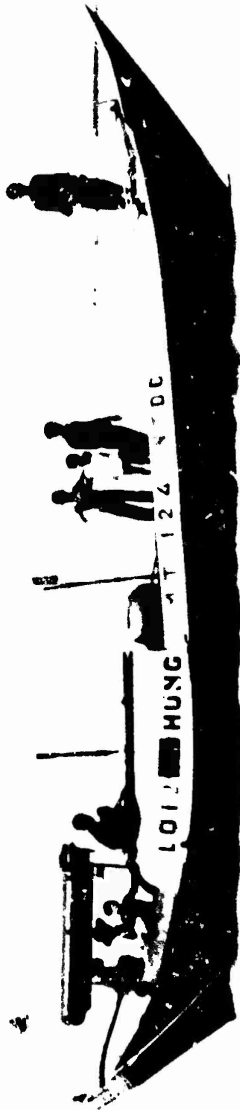
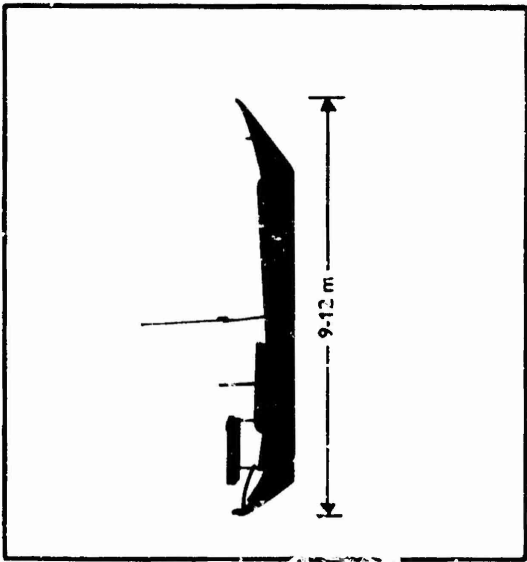
C5-T2-H



CS-T2-A



C5-T2-A (VTBC-1)



C5-T2-A			TYPE:		Motor Fishing Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:		
9-12 m	2.5-3 m	15 (est)	1 m	; Diesel		
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:			
Varied						
OPERATING AREA:						
Vung Tau to Song Ong Doc			No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem Low Cabin Aft			

General Information

C5-T2-A are Vung Tau "beaked" boats. The majority fish at the mouths of rivers in the Mekong Delta. As many as 200 or more are based in Vung Tau, but others operate from inland ports such as Mỹ Tho and Ca Mau and from coastal villages in the Delta and around the cape to Song Ong Doc. A few beaked boats ferry passengers.

A traditional South Vietnamese design, the double-ended C5-T2-A has a low freeboard. Its crescent sheer sweeps from the pointed stern to the beaked bow with its crossed oval eyes. The yen-yang symbol is painted on the quarters.

The sides of the low cabin aft, which houses the engine and provides shelter and stowage, rest on the gunwales. On some boats a wooden-roofed canopy shelters the afterdeck.

C5-T2-A			LOẠI THUYỀN:		Thuyền Máy Đánh Cá	
DÀI: 9-12 m	RỘNG: 2.5-3 m	TRỌNG TẤN: 15	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ: 1 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Động-Cơ Diesel		
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Không Nhạt Dinh			ĐẶC ĐIỂM NHÂN DANG:			
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Từ Vũng-Tàu đến Sông Ông Đốc			Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Lồi Mũi Lồi Mũi Lái Thấp			

Khái-Niệm Đại-Cuong

C5-T2-A là những thuyền Vung-Tàu "có mỏ nhọn". Phần nhiều loại thuyền này đánh cá tại các cửa sông trong vùng châu thổ sông Mê-Kông. Một số những 200 thuyền (có thể nhiều hơn) đặt căn-cứ tại Vung-Tàu, song một số khác lại hoạt động từ các giang-cảng như Mỹ-Tho-Cà-Mâu, từ các làng ven biển trong vùng châu-thổ và quanh mũi Cà-Mâu cho đến sông Ông Đốc. Một ít thuyền "có mỏ nhọn" này chuyên chở hành khách.

C5-T2-A có hình dáng của kiểu thuyền cổ truyền Việt-Nam, hai đầu đều nhọn. mạn thuyền nổi thấp trên mặt nước. Thân thuyền vênh cong từ lái thuyền nhọn đến mũi thuyền hình mỏ chim có vẻ mắt hình bầu dục nghiêng. Ở khoang thuyền gần lái và gần mũi có vẻ đầu âm-dương.

C5-T2-A

Two Views of C5-T2-A Showing How Rudder Is Contoured to Stern and Secured by Pintles and Gudgeons. It Is Not Retractable.

Bánh Lái của Thuyền C5-T2-A Nắm Uốn Theo Lờ Lái và Được Cúi Chặt bằng một Hệ-Thống Chốt và Bắn Lờ. Bánh Lái này Không Kéo Lên Thược.

An important recognition feature is the rudder — a long wooden slab, shaped to the curved sternpost and fastened to it by pintles and gudgeons.

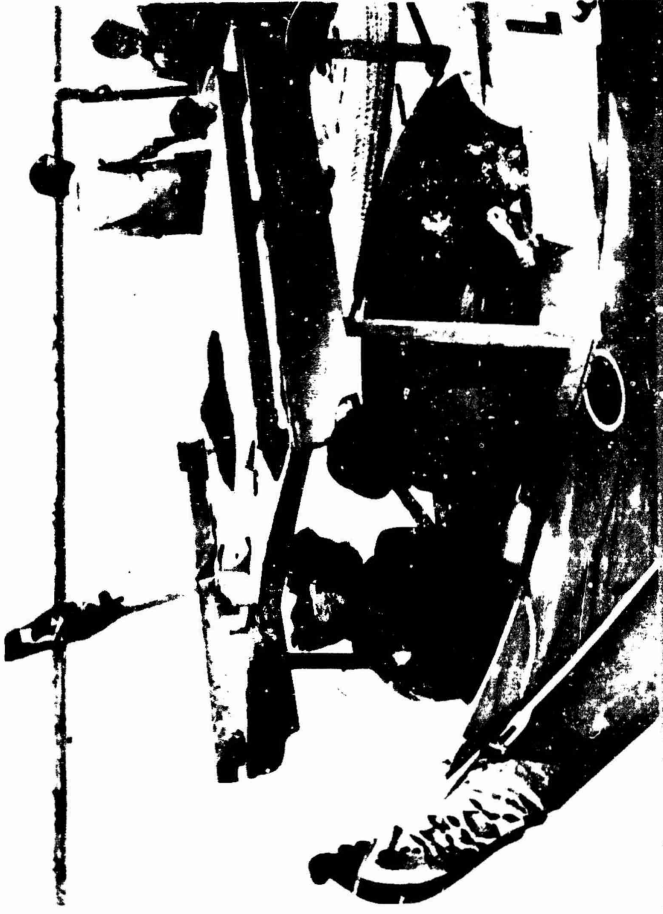
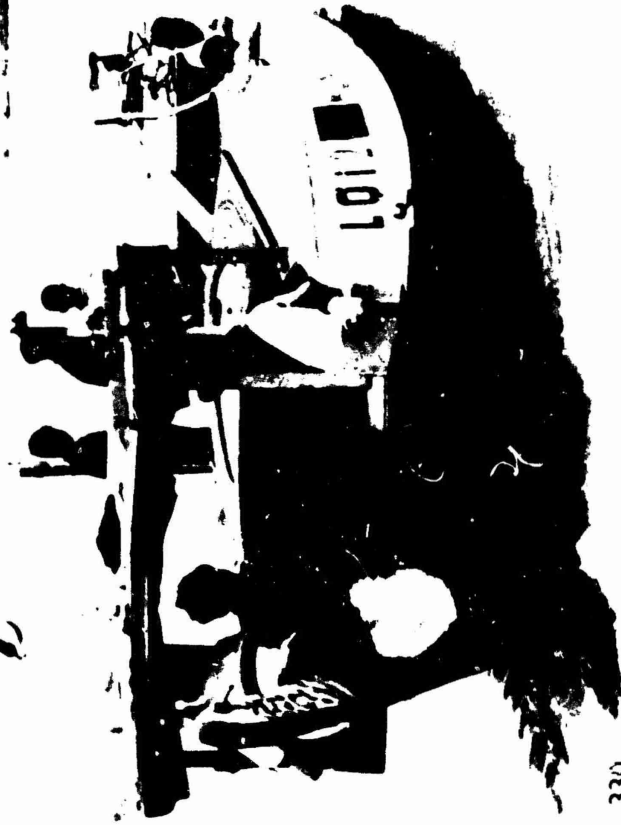
The hold just forward of the cabin is decked over, but the main hold is left open amidships and forward to a small foredeck in the bow.

A C5-T2-A costs about \$1,000, plus \$400 for the engine. One can be built by 3 or 4 men in a month or two. Maintenance costs about \$100 and 1 to 2 months of downtime yearly.

Hông mũi thuyền ở gần lái được đóng liền trên mạn thuyền. Mũi này dùng chứa động-cơ, hàng hóa và làm nơi trú-ân. Trên một vài thuyền còn có một lầu mái bằng gỗ che cả buồng lái.

Một đặc điểm hình-dáng quan-trọng là chiếc bánh lái làm bằng một phiến gỗ dài dẹt cong theo lờ lái và ráp chặt vào lờ lái này bằng chốt và mộng. Lòng thuyền ngay phía trước mũi được lót ván sào đây kín, song phía giữa thuyền và phía mũi được để lờ thiên cho tăn đến một buồng mũi nhỏ ở đầu thuyền.

Một toán 3 hay 4 thợ có thể đóng xong một thuyền C5-T2-A trong vòng một hay hai tháng, phí-tốn chừng 1000 mỹ-kim công thêm 400 mỹ-kim tiền động-cơ. Thời gian tu bổ mỗi năm mất từ 1 đến 2 tháng, tốn khoảng 100 mỹ-kim.



C5-T2-B (VTHC-1)



C5-T2-B		TYPE: Motor Fishing Boat	
LOA: 7.5-8 m	BEAM: 2.5 m	GROSS TONS: 3.0 (est)	DRAFT (loaded): 0.5 m
TYPE OF CATCH/CARGO: Mullet, Shrimp		PROPULSION: 1 Diesel	
OPERATING AREA: Vung Tau		RECOGNITION FEATURES: No Overhanging Poop, Convex Stern, Convex Stem, Low Cabin Aft	

General Information

C5-T2.B are Vung Tau-based North Vietnamese refugee boats. Similar boats are probably still in use near Hai Phong.

The C5-T2.B is of hard-chine, planked-hull construction with the wide planks of the flat bottom bent up to close the bluff bow and stern. Since the side planks overlap the bent up planks fore and aft, their rounded cut determines the silhouette of the hull from abeam.

The C5-T2.B is recognized by its convex bow and stern, the crescent sheer which flattens near both ends, and slightly higher-riding bow. Because the visible portion of the stern is very short, the boat may be mistakenly identified as Class 3.

The sides of the low cabin are flush with the topside planking and extend fore and aft beyond the cabin. An arched woven-bamboo canopy,

C5-T2-B		LOA: THUYEN: Thuyền Máy Đánh Cá	
DÀI: 7.5-8 m	RỘNG: 2.5 m	TRỌNG TẤN: 3.0	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ: 0.5 m
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Cá Đoi, Tom		ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Động-Cơ Diesel	
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Vũng-Tàu		ĐẶC ĐIỂM NHÂN DẠNG: Không Có Boong Lái Nhỏ, Lái Lỗi, Mũi Lồi, Mũi Lái Thấp	

Khái-Niệm Đại-Cường

C5-T2.B là những thuyền Bắc Việt di-cư đặt căn-cứ tại Vũng-tàu. Rất có thể còn một số thuyền tương-tự hiện vẫn hoạt động gần Hải-Phong.

C5-T2.B thuộc kiểu kiến trúc có sóng cồng, be gỗ. Ván đáy thuyền phẳng cong vòng lên khép lại thành mũi và lái thuyền bằng. Vì ván be mạn thuyền úp lên phần ván cong ở đằng mũi, đằng lái và được của tròn nên tạo cho thuyền có dáng đặc-biệt khi nhìn ngang.

Đặc điểm hình dáng của thuyền C5-T2.B là mũi và lái thuyền lồi. Thân thuyền cong vênh ở phần giữa song phẳng ngang ở đoạn gần mũi và lái, mũi thuyền hơi cao hơn lái thuyền. Vì phần lái thuyền có thể trông rõ rất ngắn nên người ta có thể nhầm thuyền này thuộc Hàng 3.

Hông mũi thuyền thấp được đóng bằng mặt với mạn thuyền và nhô dài ra phía trước và sau mũi. Thuyền thường mang theo trên

C5-T2-B

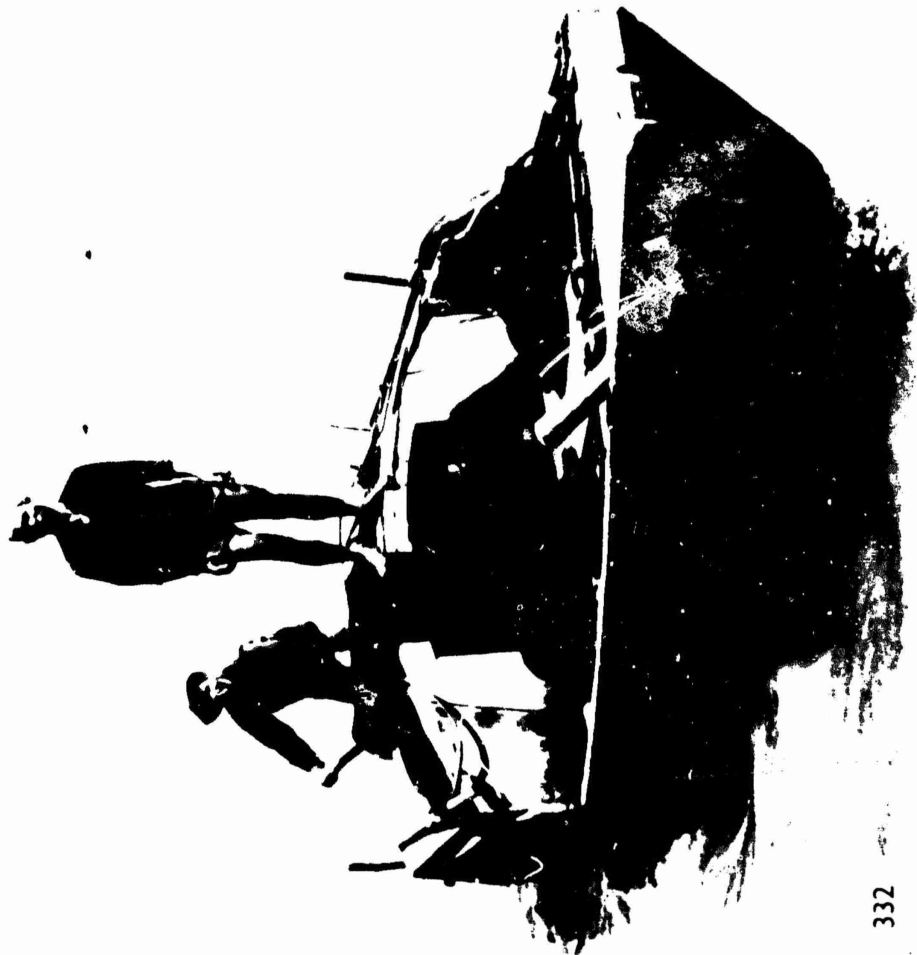
which is usually stowed atop the cabin, can be set across two poles to shade the afterdeck.

The hold forward of the cabin is usually decked and is reached through a long narrow hatch.

The wooden rudder is retractable.

A C5-T2-B costs about U.S. \$650 with engine installed and can be built in 2 weeks by 5 men. Maintenance is required yearly and costs about \$25 and a week of downtime.

1



móc mũi một mái lều bằng nan hình vòng cung có thể dùng hai chiếc cọc dựng lên để che nắng bóng lái.

Dòng thuyền phía trước mũi thường được lạy ván kín, có cửa hẹp và dài.

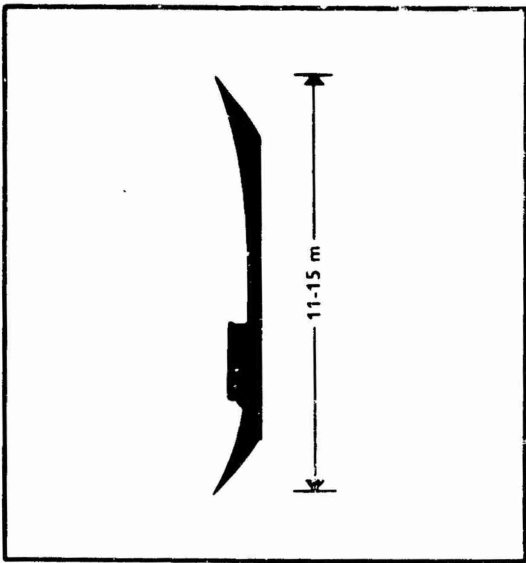
Bánh lái thuyền bằng gỗ có thể kéo lên được.

Năm người thợ có thể đóng xong một thuyền C5-T2-B trong vòng 2 tuần lễ, phớt-tôn vào khoảng 650 mỹ kim kể cả máy. Hàng năm thời-gian tu-bổ mất chừng một tuần, tốn độ 25 mỹ-kim.

- (1) Sides of Low Cabin of C5-T2-B Are Flush With Topsisde Planking
- (1) Hông Mui Thấp của thuyền C5-T2-B Bằng Mát với Ván Be Thuyền
- (2) Well in Stern Allows Rudder To Be Retracted
- (2) Lỗ Khuyết trên Lô Lái Giúp cho Bánh Lái Có Thể Kéo Lên Được



C5-T2-C



C5-T2-C				TYPE: Motor Fishing Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:	
11-15 m	3-3.5 m			1 Diesel	
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:		
OPERATING AREA:			No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem Low Cabin Aft		
Kien Hoa Province Mouths of Mekong River					

General Information

The C5-T2-C My Tho "beaked" fishing boats are native to the Mekong Delta. They are based inland and come down the rivers to fish in coastal waters. Some C5-T2-C which ferry passengers have a thatched canopy amidships for shelter.

The double-ended C5-T2-C are recognized by their low freeboard and crescent sheer breaking at an angle where the short stubby beaks protrude slightly above it at both ends. Eyes are painted on the bow and yen-yang symbols on the stern.

The sides of the low engine cabin aft rest on the gunwales.

The boat has a metal rudder, rudderpost, and tiller.

C5-T2-C			LOẠI THUYỀN: Thuyền Máy Đánh Cá	
DÀI:	RỘNG:	TRỌNG TẤN:	TÀM NƯỚC CÚ ĐUỖ:	ĐỘNG LỰC DẨY THUYỀN:
11-15 m	3-3.5 m			1 Động-Cô Diesel
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG:			Không Có Boong Lái Nhô Lái Lội Mũi Lồi Mũi Lái Thấp	
Tĩnh Kiến-Hòa Cửa Sông Cửu-Long				

Khái-Niệm Đại-Cương

Loại thuyền đánh cá Mỹ-Tho "có mỏ nhọn" C5-T2-C là loại thuyền bản xứ của vùng Châu-thổ sông Cửu-Long. Thuyền đất căn cứ tại các giang-cảng và xuôi giong sông ra đánh cá trong vùng cận-duyên. Một vài thuyền C5-T2-C chở hành-khách có một mái che bằng tranh ở khoảng giữa thuyền để làm chỗ trú ẩn.

Thuyền C5-T2-C hai đầu đều nhọn có đặc điểm hình-dáng dễ nhận là mạn thuyền nổi thấp trên mặt nước và thân thuyền cong vênh cúp lên tại khoảng hai đầu mũi và lái. Tại hai chỗ cúp lên này là hai "mỏ" thuyền ngắn hơi nhô lên cao. Mũi thuyền có vẽ hình mắt và lái thuyền có vẽ dấu âm dương.

Hông mũi thuyền thấp để che máy ở phía lái được đóng chống lên mạn thuyền.

Thuyền có một bánh lái, trục bánh lái và cần tay lái bằng kim-loại.

C5-T2-C

- (1) Open Thatched Canopy Amidships on Some C5-T2-C Shades Passengers
- (2) Other C5-T2-C Are Fishers, Have No Sunshade, and Stow Nets and Catch Amidships
- (3) Yen-Yang Symbols Are Painted on Quarters. Beaks Protrude at an Angle From Sheer Line. Sides of Low Cabin Are Flush With Topside Planks.
- (1) Một vài thuyền C5-T2-C có Mái Lợp Tranh ở Khoảng Giữa Thuyền để Che nắng cho Hành-Khách
- (2) Những thuyền C5-T2-C khác là thuyền đánh cá không có Mái Che nắng và, Chứa lưới và cá ở Khoảng Giữa Thuyền
- (3) Đầu âm Dương vẽ ở Khoảng Gần Mũi và Lái. Mỏ Nhọn của thuyền nhô lên Trên Đường Mạn thuyền Hông Mũi Thấp Bằng Mặt với Ván Bè.



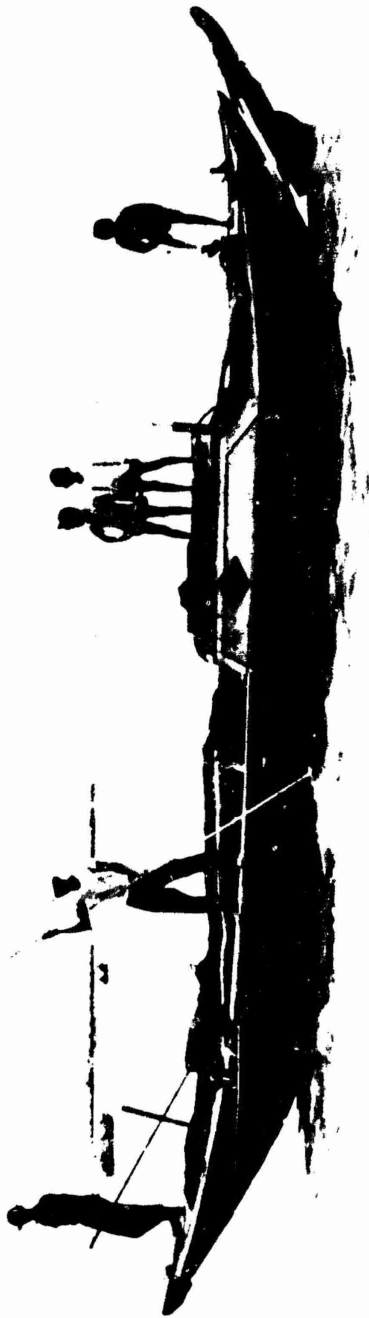
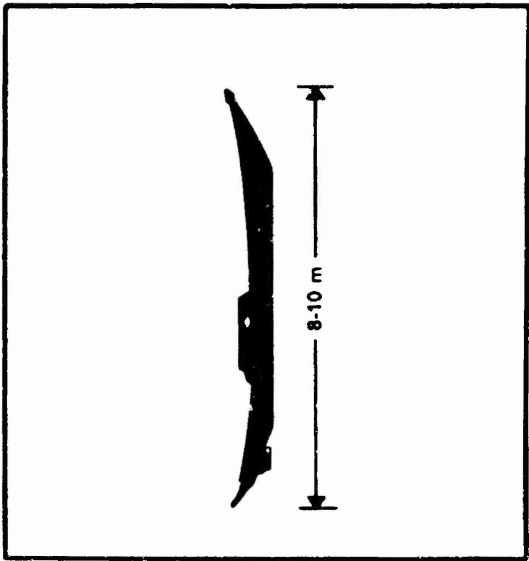
2



3



C5-T2-D



C5-T2-D			TYPE:	Motor Fishing Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:	
8-10 m	2.5 m			1 Diesel	
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:		
Shrimp, Lizard Fish			No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem Low Cabin Aft		
OPERATING AREA:			Vung Tau Bay Area		

General Information

C5-T2-D are small motorized fishing boats, fewer than 50 in number, which operate in the bay near Vung Tau and Can Gio.

The double-ended C5-T2-D have convex bows and sterns, low freeboard amidships, and crescent sheer. The point of the bow is protected by a wooden fender. Crossed oval eyes are painted on the bows.

A low cabin just abaft amidships houses the engine. The cabin sides are flush with the sheer strakes.

A distinguishing feature of the C5-T2-D is the wooden rudder and wide rudderpost sharply raked to fit the sternpost. It is secured by pintles and gudgeons. One of these boats can be built in 2 weeks for about U.S. \$700 including engine. They require maintenance every 2 months at a yearly cost of \$60.

C5-T2-D			LOAI THUYỀN:	Thuyền Máy Đánh Cá	
DÀI:	RỘNG:	TRỌNG TẤN:	TÀM NƯỚC CÓ CHỖ:	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:	
8-10 m	2.5 m			1 Động-Cơ Diesel	
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HOA:			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:		
Tôm, Cá Mú			Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Lồi Mũi Lồi Mũi Lái Thấp		
VÙNG HOẠT ĐỘNG:					
Vịnh Vũng-Tàu Tỉnh Gia-Định					

Khái-Niệm Đại-Cường

C5-T2-D là loại thuyền đánh cá nhỏ có động-cơ; tổng-số không quá 50 chiếc hoạt động trong vịnh gần Vũng-Tàu và Cần Giơ.

C5-T2-D có hai đầu đều nhọn, mũi và lái lồi, khoảng giữa thuyền nổi thấp trên mặt nước, thân thuyền vênh cong. Mũi thuyền được che-chở bằng một cây cân bằng gỗ và có vẻ mắt hình bầu dục nghiêng.

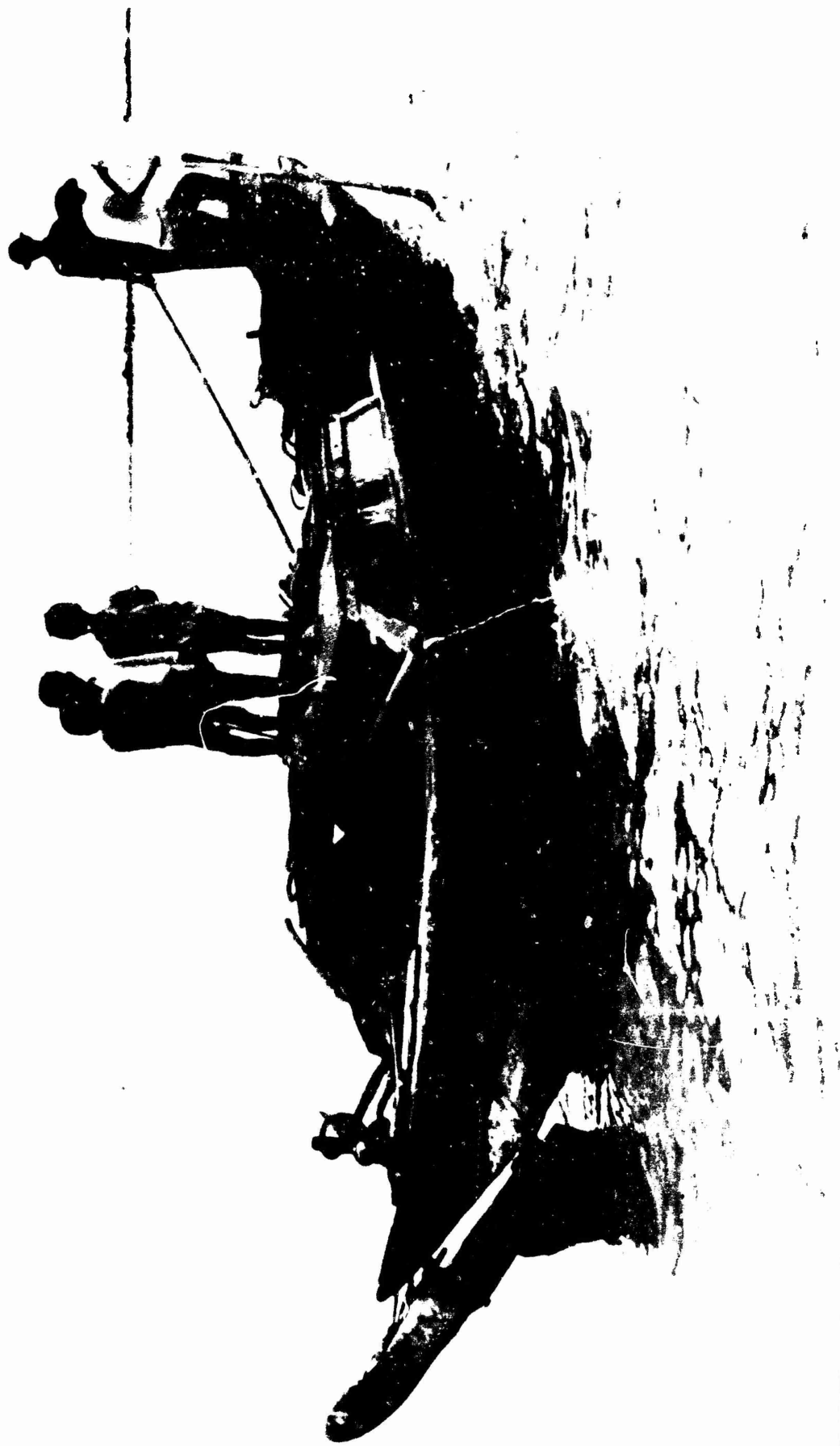
Kế sau khoang giữa thuyền có một mũi thấp để chứa động-cơ. Hông mũi được đóng bằng mắt với con lườn uốn cong.

Một đặc-diểm hình dáng đáng chú-ý của thuyền C5-T2-D là chiếc bánh lái bằng gỗ và trục bánh lái lớn nhô dốc để ăn khớp với lô lái và được giữ chặt bằng một hệ-thống chốt và mộng. Người ta có thể đóng xong một thuyền C5-T2-D trong 2 tuần lễ, tốn phí chừng 700 mỹ-kim, kể cả máy. Thuyền cần được tu-bổ 2 tháng một lần. Phí tổn tu-bổ mỗi năm hết khoảng 60 mỹ-kim.

C5-T2-D

Rudder of C5-T2-D is Raked to Stern and Secured by Pintles and Gudgeons. Bilge Pump is Hand-Operated. A Metal Anchor is Carried Aft on C5-T2-D.

Bánh Lái của Thuyền C5-T2-D Nằm Hien với Lô Lái và Được Giữ Chắc Bằg Một Hệ-Thống Chốt và Bản Lề. Bơm Lườn Vận-Chuyển Bằg Tay. Thuyền Mang Theo Một Neo Kim Khí Đặt ở Đàng Lái.





C5-T2-E		TYPE:		Motor Fishing Boat	
LOA:	6.5-11 m	BEAM:	1.5-2.5 m	GROSS TONS:	10 (est)
				DRAFT (loaded):	0.7-1.2 m
				PROPELLSION:	1 Diesel
TYPE OF CATCH/CARGO:		Varied		RECOGNITION FEATURES:	
OPERATING AREA:		Ba Xuyen Province An Xuyen Province		No Over-hanging Poop Convex Stern Convex Stem Low Cabin Aft	

General Information

The small C5-T2-E motorized fishing boats are found near the village of Trung Binh in Ba Xuyen Province and near Song Ong Doc in An Xuyen Province. The local Vietnamese often call them "sampans".

A low, convex stern and a gradual, unbroken sheer rising to a slightly higher convex bow characterize the C5-T2-E. The cabin that covers the engine may be a low boxlike wooden structure or a thatched canopy set atop the gunwales. The heavy wooden rudder is attached to the stern by pintles and gudgeons. On the boats near Song Ong Doc the rudder slides on a metal pintle and can be raised. The main hold is usually open or is decked with loose, wide planks. On many boats a section of the hold near the bow is enclosed.

C5-T2-E		LOẠI THUYỀN:		Thuyền Máy Định Cá	
DÀI:	6.5-11 m	RỘNG:	1.5-2.5 m	TRỌNG TẤN:	10
				TẦM NƯỚC CÓ CHỜ:	0.7-1.2 m
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:		Không Nhất Định		ĐẶC-ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG:		Tỉnh Ba-Xuỳên Tỉnh An-Xuỳên		Không Có Boong, Lái Nhỏ Lái Lờ Mũi Lờ Mũi Lái Thấp	

Khái-Niệm Đại-Cuong

C5-T2-E là những thuyền đánh cá nhỏ có động-cơ hoạt-dộng gần xã Trung-Binh, Tỉnh Ba-Xuỳên và kế cận Sông Ông Đốc tỉnh An-Xuỳên. Người Việt tại địa-phương thường gọi những thuyền này là "tam-bản".

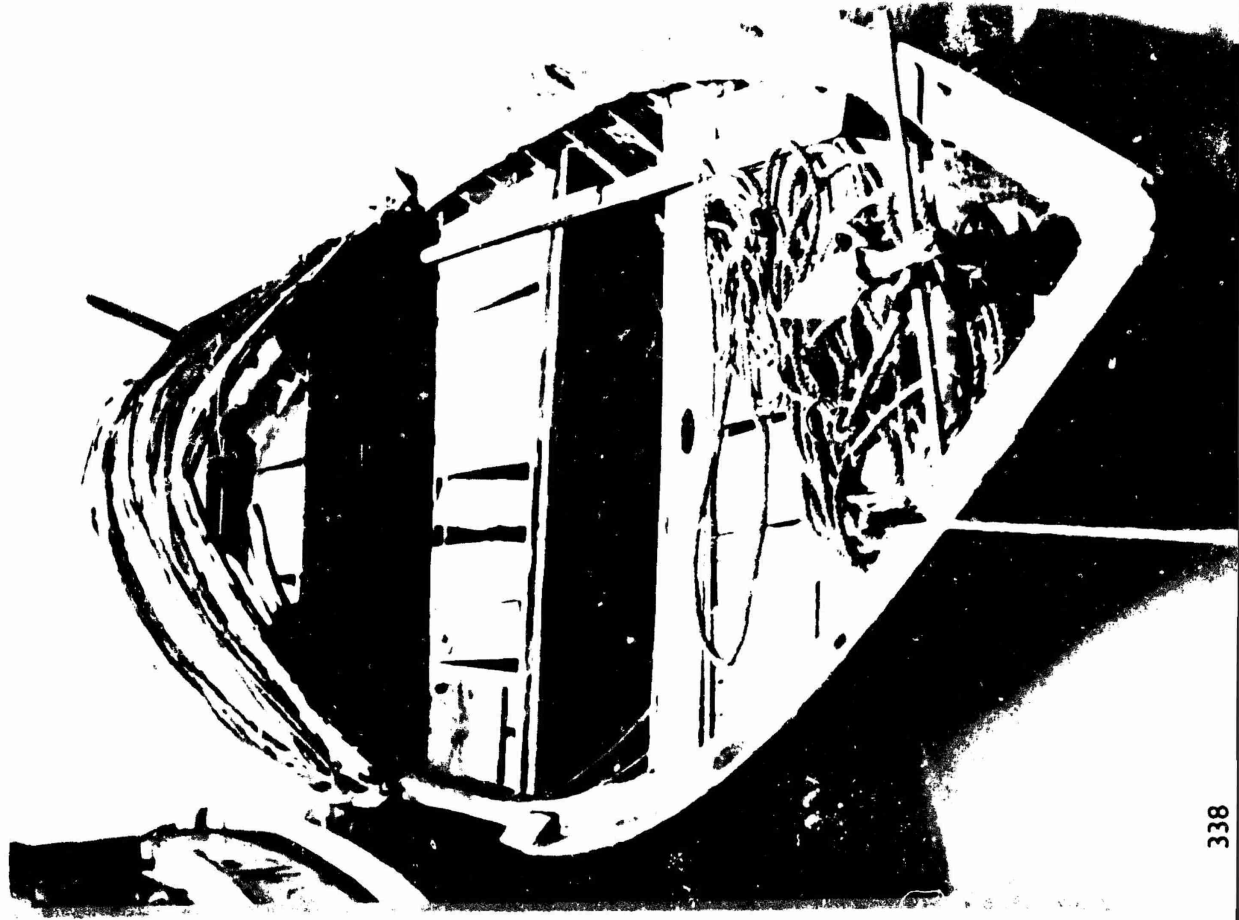
Đặc-điểm hình dáng của thuyền C5-T2-E là lái thuyền lờ và thiếp cong vênh dần lên về đầu mũi lờ, cao hơn lái một tỷ. Mũi thuyền để che động-cơ có thể là một mũi hình giống chiếc hộp bằng gỗ thấp hoặc một mái lều lợp tranh dựng trên hai mạn thuyền. Chiếc bánh lái nặng bằng gỗ được ráp vào lỗ lái bằng một hệ-thống chốt và mộng.

Trên những thuyền hoạt động gần Sông Ông Đốc, bánh lái trượt trên một chốt kim-khí và có thể kéo lên được. Hầm thuyền chính thường được để lộ thiên hoặc dầy bằng những tấm ván rời rời. Trên nhiều thuyền một phần hầm gần mũi được ngăn kín.

C5-T2-E

These boats can be built in 3 weeks for U.S. \$100 to \$150 without the engine which costs another \$150. They require maintenance twice yearly at a cost of about \$50 and 15 days of downtime annually.

Người ta có thể đóng xong một thuyền C5-T2-E trong 3 tuần lễ với phí-tốn từ 100 đến 150 mỹ-kim. Tiền máy tốn thêm 150 mỹ-kim nữa. Mỗi năm phải tu bổ hai lần mất chừng 15 hôm, tốn vào khoảng 50 mỹ-kim.



1

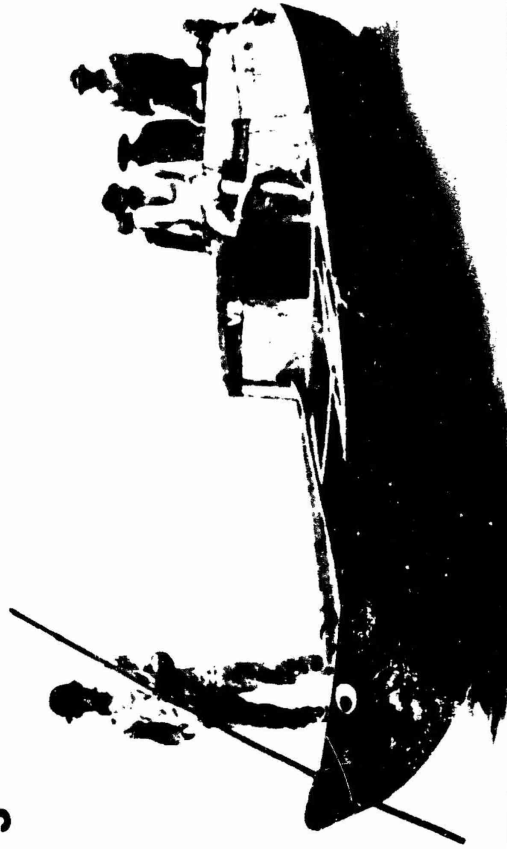
2

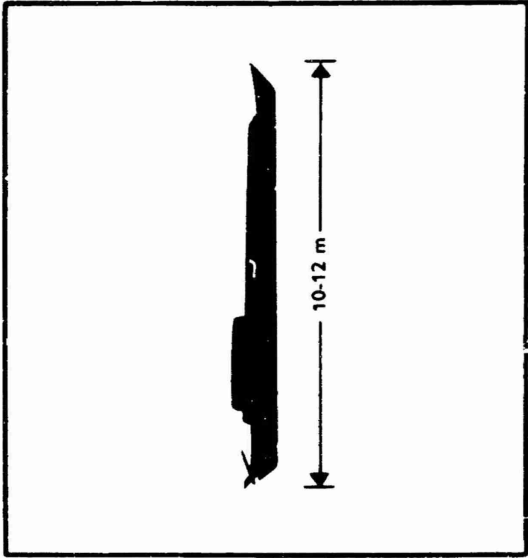


(1) One Anchor Is Carried at the Bow. Cabin May Be Simply a Thatched Canopy. (2) Amidships Hold Is Open or Loosely Decked (3) Eyes Are Tiny and Oval-Shaped. Bow May Be Bluff.

(1) Thuyền C5-T2-E Mang Theo Một Neo ở Đàng Mũi. Mũi Có Thể Chỉ Là Một Mái Lợp Tranh Giản-Dị. (2) Khoảng Giữa Thuyền Được Để Lơ Thiên hoặc Lót Ván Rời (3) Mắt Hình Thuần Nhỏ. Mũi có thể Phẳng.

3





C5-T2-F			TYPE:		Motor Cargo Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:		
10-12 m	2-2.5 m	5 (est)	0.6 m	1 Diesel or Gasoline Engine		
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:			
Wood, Sand, Gravel, Fish			No Overhanging Poop Convex Stern Convex or Straight Stem Low Cabin Aft			
OPERATING AREA:						
Gulf of Thailand Coast Vietnamese Islands in Gulf						

General Information

C5-T2.F are small cargo boats operating in the rivers and coastal waters around An Xuyen and Kien Giang provinces and among Phu Quoc and the other South Vietnamese islands in the Gulf of Thailand. Known as "sampans" to the local Vietnamese, the C5-T2.F have been dubbed "woodcutters" by the U.S. personnel in the area because they are often seen carrying lumber.

These double-enders are recognized by their long, low hull, flat sheer, and the high hatch coaming running almost from bow to stern. A bamboo thatched canopy over the coaming aft forms a cabin to house the engine and shelter the crew.

This unusual coaming has planking across the ends which almost makes the whole boat into one continuous, open cargo hold.

C5-T2-F			LOẠI THUYỀN:		Thuyền Máy Chở Hàng	
DÀI:	RỘNG:	TRỌNG TẤN:	TẦM NƯỚC CỎ CHỖ:	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:	ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
10 12 m	2-2.5 m	5	0.6 m	1 Máy Diesel hay Máy Chạy Xăng		
LOẠI CÀ ĐÁNH ĐƯỢC HÃNG HÓA:			VÙNG HOẠT ĐỘNG:			
Gỗ, Cát, Sạn, Cá						
Bờ biển Vịnh Thái-Lan Các Đảo Thuộc Việt-Nam Trong Vịnh Thái-Lan			Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Lẻ Mũi Lẻ hay Thẳng Mũi Lẻ Thấp			

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T2.F là những thuyền nhỏ chở hàng hoạt động trong sông và dọc duyên-hải An-Xuyen, Kiên-Giang đảo Phú-Quốc và trong vùng đặc thuộc Việt-Nam Cộng-Hòa trong Vịnh Thái-Lan. Người Việt tại địa-phương gọi loại thuyền này là "tạm bản", song nhân-viên Hoa-Kỳ hoạt động trong vùng lại đặt tên cho nó là "thuyền tiêu phu" vì thường thấy nó chở gỗ.

Đặc điểm hình dáng của thuyền C5-T2.F có hai đầu nhọn là thân thuyền dài, nhọn, phẳng và ván bờ miệng hầm chạy dài gần suốt từ mũi đến lái. Trên phần ván miệng hầm gần lái có một mái bằng tre làm mũi để che động-cơ và làm nơi trú-ả cho thủy thủ đoàn.

Trên phần ván bờ khác thường này có lót ván từ đầu này qua đầu kia biến thuyền thành một hầm chứa hàng lộ thiên suốt từ mũi tới lái.

C5 - T2 - F

The long raked wooden rudder, contoured to the convex stern, is secured by pintles and gudgeons.

A C5-T2-F can be built in a week or two for U.S. \$450 with engine. It requires maintenance once yearly, costing \$60 and as many as 15 days of downtime.



Bánh lái của thuyền bằng gỗ dài, dốc, được đeo ăn khớp với lái thuyền lồi và được giữ chặt bằng một hệ-thống chốt và mộng.

Một thuyền C5-T2-F có thể được đóng ong trong một hay hai tuần lễ với phí-tồn khoảng 450 mỹ-kim kể cả tiền máy. Thuyền phải được tu-bổ mỗi năm một lần, mất chừng 15 hôm, tốn độ 60 mỹ-kim.

1

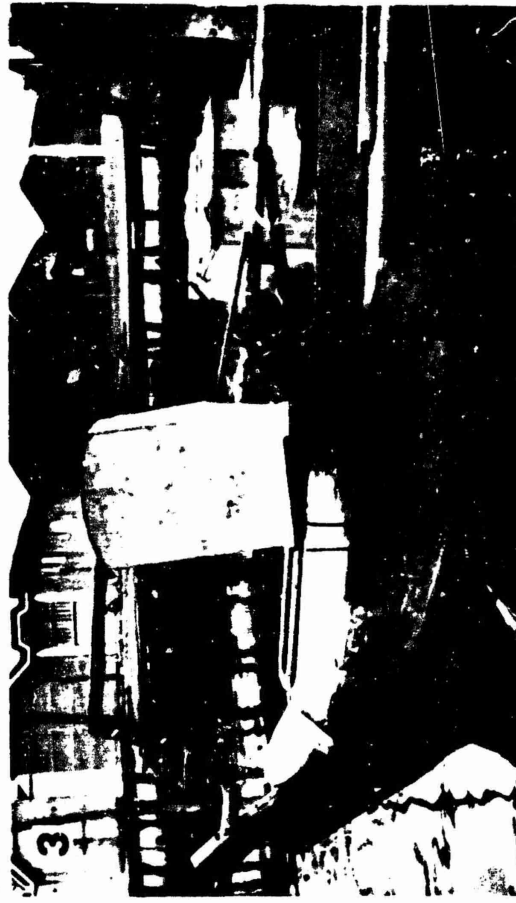
2

(1&2) Low Cabin of C5-T2-F Is Usually a Thatched Canopy. Coaming From Bow to Stern and Across Ends Makes Almost Entire Boat Into One Open Cargo Hold.

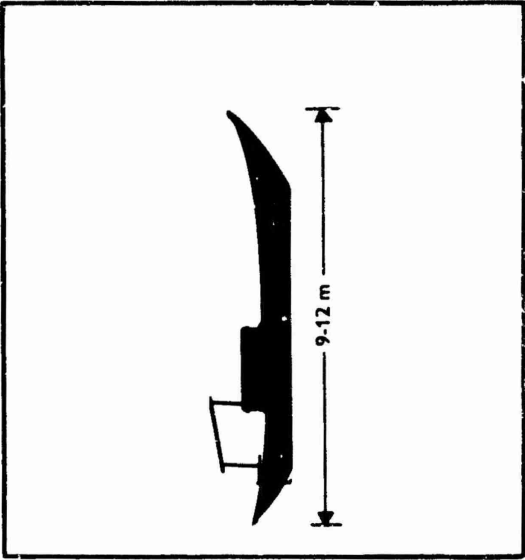
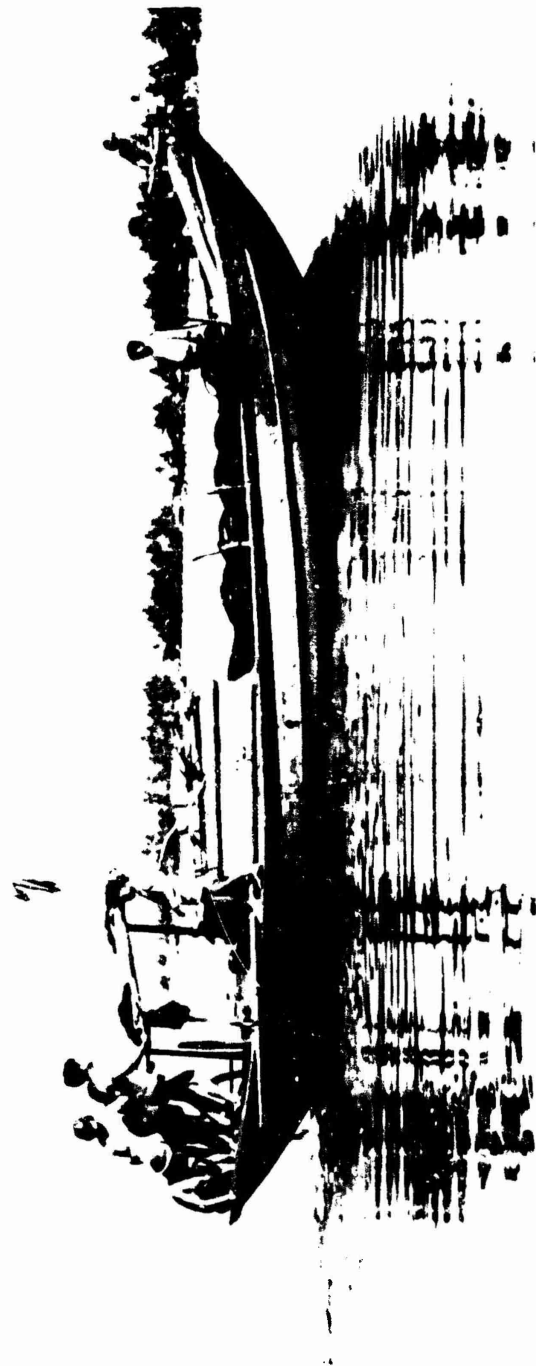
(1&2) Chiếc Mui Thấp của Thuyền C5-T2-F Thường Là Một Mái Che Bằng Tranh. Bè Gió Chạy Suốt từ Mũi tới Lái và Ngang Qua Hui Đầu Thuyền Biến Thuyền hầu như Hoàn Toàn Thành Một Khoang Chứa Hàng Lô-Thiên.

(3) Many "Woodcutters" Use Long-Shafted Outboard Engines

(3) Nhiều Thuyền Tầu-Phu Dùng Dài Dài Động-Cơ Có Láp Dài Đặt Ngoài Thuyền



C5-T2-G



C5-T2-G			TYPE:		Motor Fishing Boat
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:	
9-12 m	2.5 m	8 (est)	0.3-1 m	1 Diesel	
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:		
Varied			No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem Low Cabin Aft		
OPERATING AREA:			Nha Trang		

General Information

C5-T2-G are Nha Trang-based fishing boats. They are double-enders with bow riding slightly higher than the stern and have moderate crescent sheer unbroken from stem to stern.

A low cabin abaft amidships houses the engine, and the afterdeck is often sheltered by a roof supported on posts.

The metal rudder moves on a vertical post through the stern.

The C5-T2-G costs about U.S. \$700 with engine and takes a month to build. Maintenance costs about \$10 a year and 2 weeks of downtime annually.

C5-T2-G			LOẠI THUYỀN:		Thuyền Máy Đánh Cá
DÀI:	RỘNG:	TRỌNG TẤN:	TẦM NƯỚC CÓ CHỜ:	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:	
9-12 m	2.5 m	8	0.3-1 m	1 Động-Cơ Diesel	
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:		
Không Nhất Định			Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Lớn Mũi Lớn Mũi Lái Thấp		
VÙNG HOẠT ĐỘNG:			Nha-Trang		

Khái-Niệm Đại-Cường

C5-T2-G là những thuyền đánh cá có cu-cảng tại Nha-Trang. Loại thuyền này có hai đầu nhọn, mũi hơi nhỏ cao hơn lái, thân thuyền vênh cong vừa phải một mạch từ mũi đến lái.

Phía sau phần giữa thuyền có một mũi thấp để chứa động-cơ và boong lái thường có một mái che dẹt bằng cọc.

Bánh lái thuyền bằng kim-khí, xoay chuyển trên một trục thẳng đứng, đặt trong lỗ lái.

Một thuyền C5-T2-G có thể được đóng xong trong vòng một tháng với phí-tồn khoảng 700 mỹ-him kể cả tiền máy.

Việc bảo-trì hàng năm mất khoảng 2 tuần lễ, tốn chừng 10 mỹ-kim.

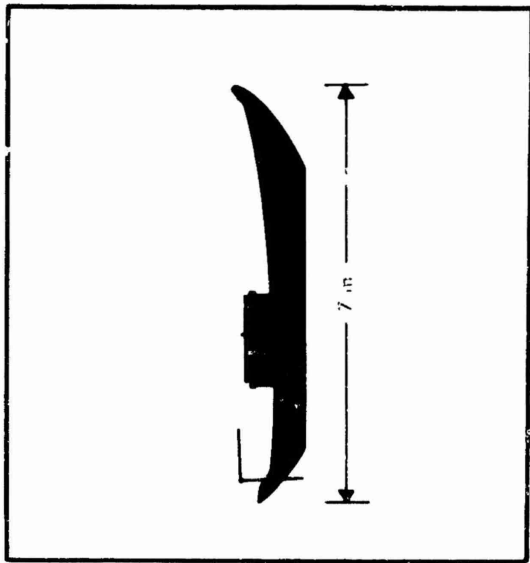
C5-T2-G

(1) C5-T2-G Fish Near Nha Trang: Contrast Long, Slender Eyes of Some With Oval Eyes of C5-T2 on Preceding Pages. Others Have No Eyes. (2) Low Cabin Stretches From Gunwale to Gunwale

(1) Thuyền C5-T2-G Đánh Cá gần Nha-Trang. Hình Mắt Dài. Nhỏ Khác hẳn với Kiểu Mắt Hình Thuần của Thuyền C5-T2 trong các Trang Trước. Những Thuyền khác Không Có Hình mắt. (2) Mũi Thuyền Thấp Nằm từ Mạn Phai qua Mạn Trai



C5-T2-H (QUMK-1)



C5-T2-H		TYPE:		Motor Fishing Boat	
LOA:	7 m	BEAM:	1.6 m	GROSS TONS:	3.5 (est)
				DRAFT (loaded):	0.7 m
				PROPULSION:	1 Diesel
TYPE OF CATCH/CARGO:		RECOGNITION FEATURES:			
Anchovy and Others		No Overhanging Poop			
OPERATING AREA:		Convex Stern			
		Convex Stem			
		Low Cabin Aft			
		Nha Trang			

General Information

The C5-T2-H is a small motorized fishing boat operating out of Nha Trang. Approximately 100 are found in this area.

A double-ender with a relatively high freeboard, it has a slightly crescent sheer and convex, pointed bow and stern, with slightly extended posts.

A low boxlike cabin just abaft amidships houses the engine. Both the forward and after holds of the boat are open.

The metal rudder is fastened to a long vertical metal rudderpost which passes through the sternpost.

C5-T2-H cost about U.S. \$400 with engine and can be built in a month by 3 men. Maintenance costs \$60 a year.

C5-T2-H		LOẠI THUYỀN:		Thuyền Máy Đánh Cá	
DÀI:	7 m	RỘNG:	1.6 m	TRONG TẮN:	3.5
				TẦM NƯỚC CÓ CHỖ:	0.7 m
				ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:	1 Động-Cá Diesel
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:		ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠ IG:			
Ca Cơm và Các Loại Cá Khác		Không Có Sóng Lái Nhỏ			
VÙNG HOẠT ĐỘNG:		Lái Lái			
		Mũi Lái			
		Mũi Lái Thấp			
		Nha-Trang			

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T2-H là những thuyền đánh cá nhỏ có động cơ có c ăng tại Nha-Trang. Người ta thấy có độ 100 thuyền loại này trong vùng.

C5-T2-H có hai đầu nhọn, mạn thuyền tương-đối nổi cao trên mặt nước, thân thuyền hơi vênh cong, mũi và lái thuyền đều lồi, nhọn, lõ lái và lõ mũi hơi nhỏ dài. Kế sau khoảng giữa thuyền có một mũi thấp hình hộp để chứa máy. Phần hãm thuyền phía mũi và phía lái đều được để lộ thiên.

Bánh lái của thuyền bằng kim-khí được ráp vào một trục bánh lái dài thẳng đứng cũng bằng kim-khí nằm xuyên qua lõ lái.

Ba người thợ có thể đóng xong một thuyền C5-T2-H trong vòng một tháng với phứt-tốn khoảng 400 mỹ-kim kể cả tiền máy. Việc bảo-trì hàng năm tốn hết 60 mỹ-kim.

CS-T2-H



2



- (1) CS-T2-H Has Low, Boxlike Cabin to House Engine
- (2) The Holds of This Small Boat Are Open to Stow Fishing Gear and Catch
- (3) Decking Consists of Loose Planks. Metal Rudderpost Enters Boat Through Hole in Heavy Sternpost.
- (1) Thuyền CS-T2-H có Mui Thấp giống Hộp để Chứa Động-Cơ
- (2) Khoang của Chiếc Thuyền Nhỏ này được để Lộ Thiên để Chứa Cá và các Ngủ-Cu
- (3) Tàn Thuyền Lát Bằng Ván Rời. Trục Bính Lái Bằng Kim-Khí Nhỏ vào trong Thuyền xuyên qua Một Lỗ trên Lỗ Lát Màng.



Propulsion System

C5-T2 are usually powered by manually started, single-cylinder diesel engines of 3 to 10 hp having fuel tanks which hold between 5 and 20 liters. Kirloskar, Yanmar, and Textool engines are the most popular. A few of the C5-T2-A and C5-T2-C beaked boats have 2-cylinder, 20-hp engines.

Some C5-T2-F "woodcutters" use 1-cylinder gasoline engines of about 10 hp; others have the long-shafted engines commonly seen on small river boats.

Operational Information

With the exception of the Nha Trang-based fishing boats and the "woodcutter" cargo vessels, the C5-T2 are fishing boats that operate from home ports between Vung Tau and Song Ong Doc. The C5-T2-A Vung Tau beaked boats are used throughout this area, but the other C5-T2 are regional.

The fishing boats normally put to sea before sunrise and remain at sea for 1 or 2 days. Gill nets, set nets, and stationary traps are very popular in this area. C5-T2-A often employ drift gill nets that are upwards of 1,000 m long and 4 m deep. Gill netting a catch of 200 kg in 1 day of fishing is not uncommon. Drift gill netters are often seen trailing a small wooden dinghy used to patrol the valuable net. During the fishing operation, the engine is shut down, and both the boat and the net drift. Fishermen who use the stationary traps and set nets report daily catches of 70 to 700 kg. For both techniques, the catch varies widely, but commonly includes threadfin, grouper, ribbonfish, and lizard fish. No measures are taken to preserve the catch.

Hệ-Thống Đẩy-Thuyền

Thuyền C5-T2 thường dùng loại động-cơ diesel một xy-lanh khối động bằng tay mạnh từ 3 đến 10 mã-lực. Bình nhiên liệu chứa được từ 5 đến 20 lít. Kirloskar, Yanmar và Textool là những hiệu máy thông-dụng nhất. Một vài thuyền C5-T2-A và C5-T2-C "có mỏ nhọn" dùng loại máy 2 xy-lanh mạnh 20 mã-lực.

Một số thuyền tiêu phu C5-T2-F được gắn động-cơ chạy xăng 1 xy-lanh mạnh chừng 10 mã-lực; một số khác dùng loại máy có lớp dài thường thấy trên các giang-thuyền nhỏ.

Cách Thức Hoạt-Động

Ngoài trừ số thuyền đánh cá có cu-cảng tại Nha-Trang và số "thuyền tiêu-phu" chở hàng, C5-T2 đa-số là những thuyền đánh cá đặt căn-cứ hoạt-động giữa khoảng từ Vung-Tàu đến Sông Ông Đốc. Thuyền Vung-Tàu "có mỏ nhọn" C5-T2-A được sử dụng khắp trong vùng này, song những thuyền C5-T2-khác chỉ được dùng trong từng địa phương mà thôi.

Các thuyền đánh cá thường ra khơi trước lúc mặt trời mọc và ở lại ngoài biển từ 1 đến 2 ngày. Lưới bén, lưới dăng và nò bẫy cố-định rất thông dụng trong vùng này. Thuyền C5-T2-A thường dùng những lưới bén thả trôi dài đến 1000 m, sâu 4 m. Dùng lưới bén, thuyền thường đánh được 200 ký cá một ngày. Những thuyền đánh lưới bén thường mang theo một xúng gổ nhỏ để đi kiểm-sát chiếc lưới đặt tiền của mình. Trong lúc đánh cá, người ta tắt máy, để mặc cho thuyền và lưới trôi dạt. Những ngư-phủ dùng nò bẫy cố-định và lưới dăng cho biết mỗi ngày họ có thể bắt được từ 70 đến 700 ký cá. Số cá bắt được bằng hai kỹ-thuật đánh cá trên thuộc nhiều loại thay đổi khác nhau, song thường nhất có các loại cá gộc, cá đồ gia, cá hổ và cá mối. Thuyền không có phương-tiện để uớt cá.

Presence of Several Woven Baskets and Absence of Nets on Board Are Good Indications That Boat Uses Set Nets or Stationary Traps

Trên Thuyền có Nhiều Mùng mà Không Thấy Có Lưới Có Lưới là Một Dấu Hiệu Rõ Ràng Cho Biết Thuyền Đánh Cá Bằng Lưới Dăng hoặc Nò Cố-Định



C5-T2

When at sea for more than 1 day, the C5-T2 tie up near small thatched huts built on the bamboo poles of the stationary fish traps. Provisions kept in these huts permit the crews to stay at sea for several days.

Although the C5-T2-A are large and seaworthy and ride smoothly in fairly heavy swells and chop, some of them do not operate during April and May, the onset of the southwest monsoon. C5-T2-A fishing boats do not often go more than 8 or 10 miles from their home ports. Powered by a 2-cylinder diesel of about 20 hp, they can maintain an estimated speed of 4 kt.

C5-T2-B work the year round fishing in the rivers and bay in the vicinity of Vung Tau. They rarely venture more than 5 miles from shore even though capable of going further. They depart about 0400 and return about 1800 on the same day. C5-T2-B either use stationary fish traps to catch mullet or trawl inshore for shrimp. A catch of about 100 kg is good. Families often live on board.

Huts on Poles of Traps Hold Provisions and Can Shelter as Many as 5 Men, Making Possible Fishing Trips of Several Days' Duration

Khi ở lại biển lâu hơn 1 ngày, thuyền C5-T2 được dùng gần những chòi tranh nhỏ dựng trên cọc tre của nó. Số lượng-thực thừa trong các chòi này giúp cho thủy-thủ-đoàn có thể ở lại ngoài biển trong nhiều ngày.

Mặc dầu thuyền C5-T2-A lớn có sức chịu đựng sóng gió và có thể vượt qua những đợt sóng cao một cách dễ dàng, có một số ngưng hoạt động từ khoảng tháng tư đến tháng năm, thời-gian gió mùa tây nam bắt đầu thổi. Thuyền đánh cá C5-T2-A ít khi đi xa quá khoảng 8 hay 10 dặm. Động cơ một trục 2 xi-lanh của C5-T2-A có công suất 20 mã-lực, thuyền có thể hai-hành với tốc-độ 4 gút một giờ.

Thuyền C5-T2-B đánh cá quanh năm trong sông và vịnh gần Vũng-tàu. Mặc dầu có thể đi xa, thuyền ít khi dám ra cách bờ 5 dặm. Thuyền ra khơi vào khoảng 4 giờ sáng và về bến vào khoảng 6 giờ chiều cùng ngày. Thuyền C5-T2-B thường dùng nò để bắt cá đối hoặc dùng lưới giã cào sát bờ để bắt tôm. Một ngày được mẻ lưới tốt có thể đánh được 100 ký. Thường gia đình sống luôn trên thuyền.

Lều Cát Trên Cọc của Nò Dùng Chứa Thực Phẩm và Là Chỗ Trú cho 5 Người Giúp Thuyền Có Thể Đánh Cá Lâu Trong Nhiều Ngày Liên-Tiếp



C5-T2-C are most popular in the coastal waters at the mouths of the Mekong River in Kien Hoa Province where many fish with gill nets. Other C5-T2-C carry passengers.

C5-T2-D depart at about 0400 daily and return in midafternoon with a 100-kg catch which includes grouper, shrimp, and lizard fish. They operate the year round. Maximum speed for the C5-T2-D is about 6 kt.

C5-T2-E use encircling gill nets, set nets or stationary traps. Some do not operate during the northeast monsoon while others work the year round and remain at sea for up to 5 days, if necessary, to bring in a good catch. Using gill nets, the crew tries to accumulate about 200 kg of fish — principally grouper — before returning home. The catch at the set nets varies widely in makeup and size, but usually amounts to at least 70 kg daily. C5-T2-E can maintain a speed of about 3 kt maximum.

Thuyền C5-T2-C thông dụng nhất trong vùng cận duyên tại các cửa sông Mê-Kông tỉnh Kiến-Hòa. Tại đây, rất nhiều thuyền đánh cá bằng lưới bén. Một số thuyền C5-T2-C khác chở khách.

Thuyền C5-T2-D rời bến vào khoảng 4 giờ sáng và trở về vào buổi chiều cùng ngày với một số cá bắt được chừng 100 ký gồm các loại cá đồ gia, cá mòi và tôm. Thuyền hoạt động quanh năm. Tốc độ tối đa của thuyền vào khoảng 6 gút một giờ.

Thuyền C5-T2-E thường đánh cá bằng lưới bén đánh bao, lưới đăng hoặc nò bẫy cố định. Một vài thuyền ngưng hoạt động trong thời gian gió mùa đông bắc thổi, trong lúc một số khác lại hoạt động quanh năm và khi cần có thể ở lại ngoài khơi lâu đến 5 ngày để bắt cá. Dùng lưới bén, thủy thủ đoàn thường gắng đánh cho được 200 ký, phần nhiều là cá đồ gia, trước khi về bến. Số cá lưới đăng đánh được thường rất thay đổi về loại cá và số lượng, song thường ít lắm mỗi ngày cũng bắt được 70 ký. Thuyền C5-T2-E có thể đạt đến tốc độ tối đa vào khoảng 3 gút một giờ.

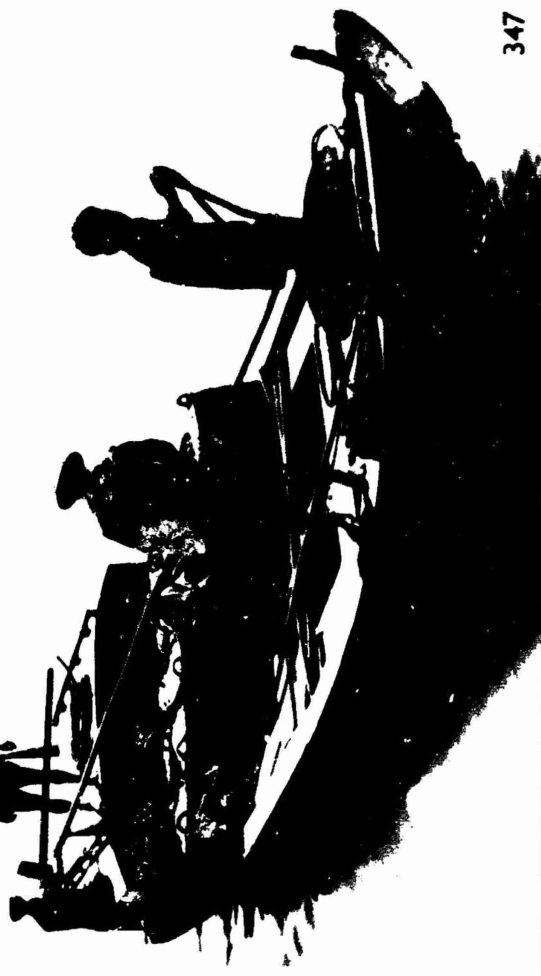
(1) C5-T2-C Ferrying Passengers off Coast of Kien Hoa Province (2) C5-T2-E Returning to Trung Binh With Baskets of Catch From Stationary Traps

(1) Thuyền C5-T2-C Chở Hành-Khách Ngoài khơi tỉnh Kiến-Hoa (2) Thuyền C5-T2-E Trở Về Bến ở Trung-Bình Chở Theo Thúng Đựng Cá Đánh Được tại các Nò Cố-Định

1



2



C5-T2

Sand, a Common Cargo on C5-T2-F, Is Stowed Loose in Open Hold and Off-Loaded in Baskets

Thuyền C5-T2-F Thường Chở Cát Chứa Trong Khoang Lạ-Thiên và Được Chuyển Xuống Bến Bằng Thùng



C5-T2-F "woodcutters" haul cargoes such as lumber, sand and gravel, and fish. Some regularly pick up fish at Song Ong Doc and transport them to nearby villages. En route the fish are preserved in water. Others pick up sand and gravel at Hon Thom island and carry it to An Thoi. Empty, a "woodcutter" can make 4 to 6 kt maximum. A round trip between Song Ong Doc and Rach Gia takes about 4 days.

The C5-T2-G and C5-T2-H usually depart in late afternoon or early evening and return either the following morning or the morning of the third day. By pair trawling, C5-T2-G net about 200 kg of varied fish before returning to port. C5-T2-H use stationary lift nets close to shore and return with an average catch of 20 kg of anchovy and miscellaneous fish.

Những thuyền tiền phu C5-T2-F chuyên chở gỗ, san, và cá. Một số thường lấy cá tại Sông Ông Đốc và chở đến các xã lân cận. Trong lúc đi đường, cá được thả trong nước để giữ cho tươi. Một số khác chở cát và san từ đảo Hòn Thơm đến An-Thới. Nếu không chở gì, thuyền tiền phu có thể đạt đến tốc độ tối đa từ 4 đến 6 gút một giờ. Một vòng cả đi lẫn về từ Sông Ông Đốc đến Rạch-Giá mất chừng 4 hôm.

Thuyền C5-T2-G và C5-T2-H thường rời bến vào lúc chiều hoặc xẩm tối và trở về vào sáng hôm sau hoặc cách hai hôm sau, cũng vào buổi sáng. Dùng lưới giã đánh cá từng hai thuyền một, thuyền C5-T2-G có thể bắt được khoảng 200 ký gồm nhiều loại cá khác nhau trước khi trở về bến. Thuyền C5-T2-H thường dùng lưới mình cố định đánh cá sát bờ; mỗi ngày bắt được trung-bình 20 ký gồm có cá cơm và các loại cá linh-tinh khác.

(1) Lô Mũi Nặng của Thuyền C5-T2-H thường được Xê Rãnh để Chứa Cây Xiêm Có Thể Keo Lên Được (2) Thuyền C5-T2-G trong Vùng Nha-Trang thường dùng Neo Gỗ, Trong Khi Những Thuyền C5-T2 ở Xa Hơn về Phía Nam thường dùng Neo Kim-Khí

2

(1) Heavy Stem of C5-T2-H Is Often Slotted to Take Retractable Stemboard
(2) Wooden Anchors Are Common on C5-T2-G in Nha Trang Area, While Metal Anchors Are More Usual on C5-T2 Farther South



C5-T2

Equipment

Most C5-T2 carry little equipment other than the essential fishing gear, anchors, warning lights, and bilge pumps or bailing dippers. The two kinds of beaked boats normally display running lights, but the remaining C5-T2 commonly use only a lantern to mark their position. C5-T2 have neither navigation nor communications instruments. On occasion, a skipper carries a small compass.

Most C5-T2 carry a single metal anchor, but some of the larger boats carry two anchors.

Hand-operated bilge pumps are common on C5-T2, but the C5-T2-B is bailed.

An unusual piece of fishing gear carried on many C5-T2-B is a boomerang-shaped fastener that is used to secure set nets to bamboo poles of the stationary traps. On the C5-T2-B that work the stationary traps, several of these fasteners are often seen on deck or hung over the side at the cabin.

Boomerang-Shaped Fasteners on Side at Forward End of Cabin Are Used to Secure Set Nets to Bamboo Poles of Stationary Traps

Dụng-Cụ Trang-Bị

Ngoài các ngư-cụ, neo, đèn hiệu, bơm lườn và gàu tát nước, đa-số thuyền C5-T2 không mang theo đồ trang bị nào khác. Hai loại thuyền "có mỏ nhọn" thường có gắn đèn hải-hành, song số thuyền C5-T2 còn lại thường chỉ dùng đèn lồng để đánh dấu vị-trí. Thuyền C5-T2 không có dụng-cụ hải-hành hoặc liên-lạc. Thỉnh thoảng thuyền trưởng có đem theo một la-bàn nhỏ.

Đa số thuyền C5-T2 có một meo kim-khí, song những thuyền lớn hơn mang theo 2 neo.

Thuyền C5-T2 thường dùng loại bơm lườn vận chuyển bằng tay, song thuyền C5-T2-B chỉ dùng gàu để tát nước.

Nhiều thuyền C5-T2-B có mang theo một then cài hình cán quéo khác thường để cài lưới đăng vào các cọc tre của nò cố-định. Trên những thuyền C5-T2-B dùng nò cố-định, người ta thường thấy có nhiều then cài loại này đặt trên boong hoặc treo trên hai bên hông mũi.

Những Chốt Hình Cán Quéo đặt Bên Hông ở Đầu Mũi Dùng Gài Chặt Lưới vào Các Sào Tre tại nơi đặt Nò Cố-Định



C5-T2

Note Vertical-Barrel Windlass on Bow of Subject Boat and Horizontal Windlass on Boat in Upper Left

Để ý Trục Cuốn Hình Ống Thẳng Dứng Trên Mũi Thuyền Đang Đề-Cấp Đến Và Trục Cuốn Nằm Ngang Cửa Thuyền Có Hình Ở Đầu Trang Bên Trái



A windlass is frequently mounted at the bow of the C5-T2-B to assist in hauling in the nets.

Safety equipment is not commonly available. In an emergency, net floats could be used as life buoys, or the dinghy that is sometimes towed by gill netters could serve as a lifeboat.

Crew

The C5-T2 is manned by 3 to 6 friends or relatives. Most crewmen are Buddhists. They have at most a primary education and very little money.

C5-T2-B refugee boats are owned and operated by Catholic families who originally came from North Vietnam. Very often, they live on board. Catholic families sometimes operate C5-T2-F "woodcutters" and C5-T2-A beaked boats.

Trên mũi thuyền C5-T2-B thường có một trục cuộn để giúp việc kéo lưới.

Thường thuyền C5-T2 không có dụng-cụ cứu cấp nào. Khi nguy-cấp thủy thủ đoàn có thể dùng phao lưới hoặc xồng nhỏ đôi khi được những thuyền đánh lưới bên kéo theo để làm phao và xồng cấp cứu.

Thủy-Thủ-Đoàn

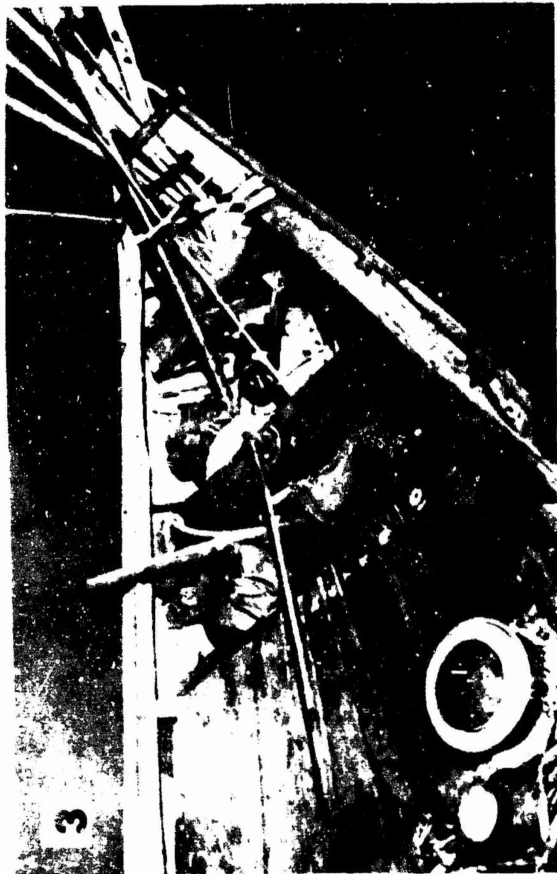
Thủy thủ đoàn thuyền C5-T2 gồm có từ 3 đến 6 người. Họ là bạn bè hoặc bà con với nhau. Đa số thủy thủ đều theo Phật-giáo, rất nghèo túng, học-vấn cao nhất vào bậc tiểu học.

Thuyền di-cư C5-T2-B thuộc quyền sở hữu và sử dụng của những gia-đình Công-giáo từ Bắc Việt vào. Họ rất thường sống luôn trên thuyền. Thành thạo cũng có một số gia-đình Công-giáo sử-dụng loại "thuyền tiêu-phu" C5-T2-F và thuyền "có mỏ nhọn" C5-T2-A.

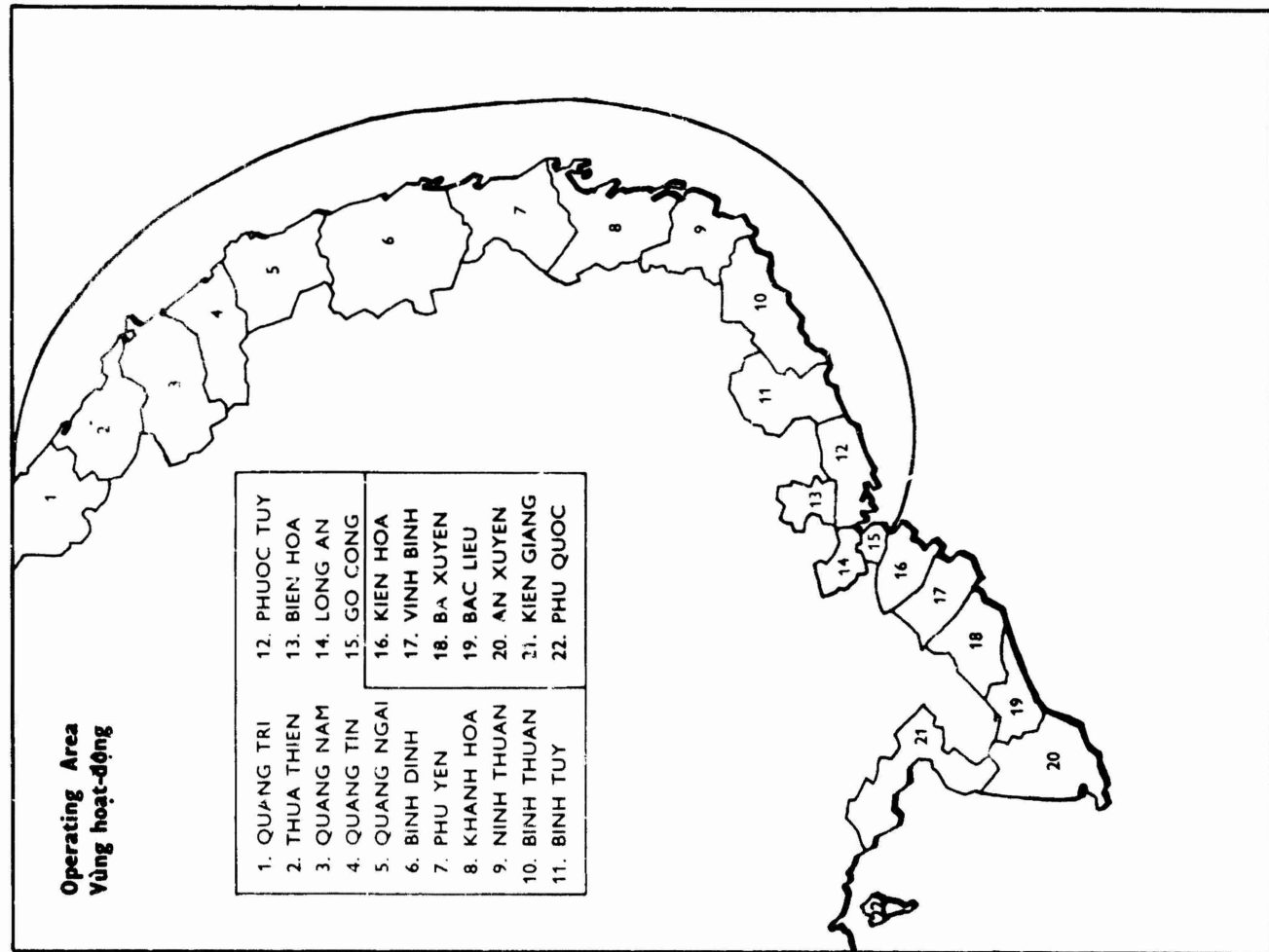
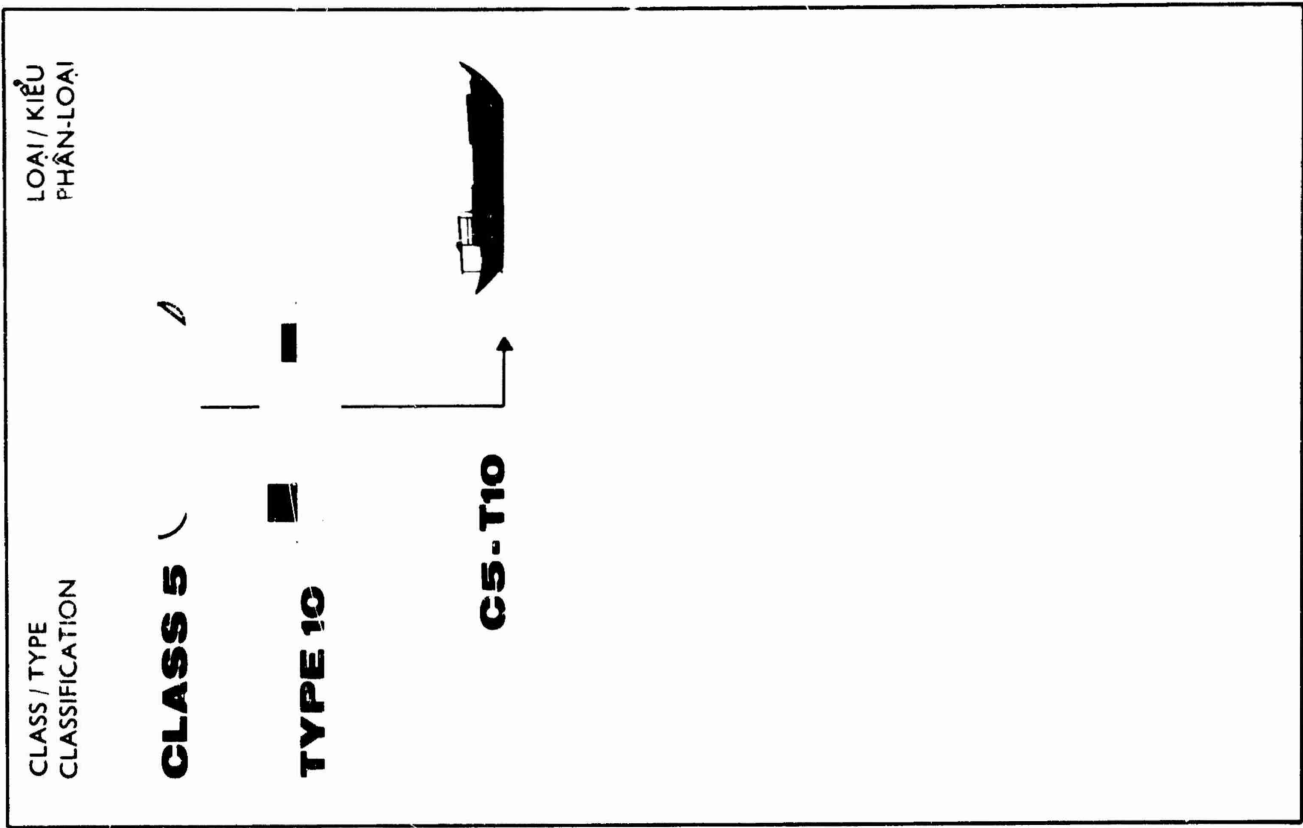
(1) Crews of 3 to 6 Man CS-T2 (2) Cabin of CS-T2-8 Has Low Overhead. Furnishings Show Catholic Faith of Crew. (3) Loose Planks of Decks Are Sometimes Numbered for Easy Replacing

(1) Thủy thủ đoàn Thuyền CS-T2 Gồm từ 3 đến 6 Người (2) Mui Thuyền CS-T2-8 có Trần Thấp. Đồ-Đặc Cho Biết Thủy Thủ Theo Thiên-Chúa Giáo.

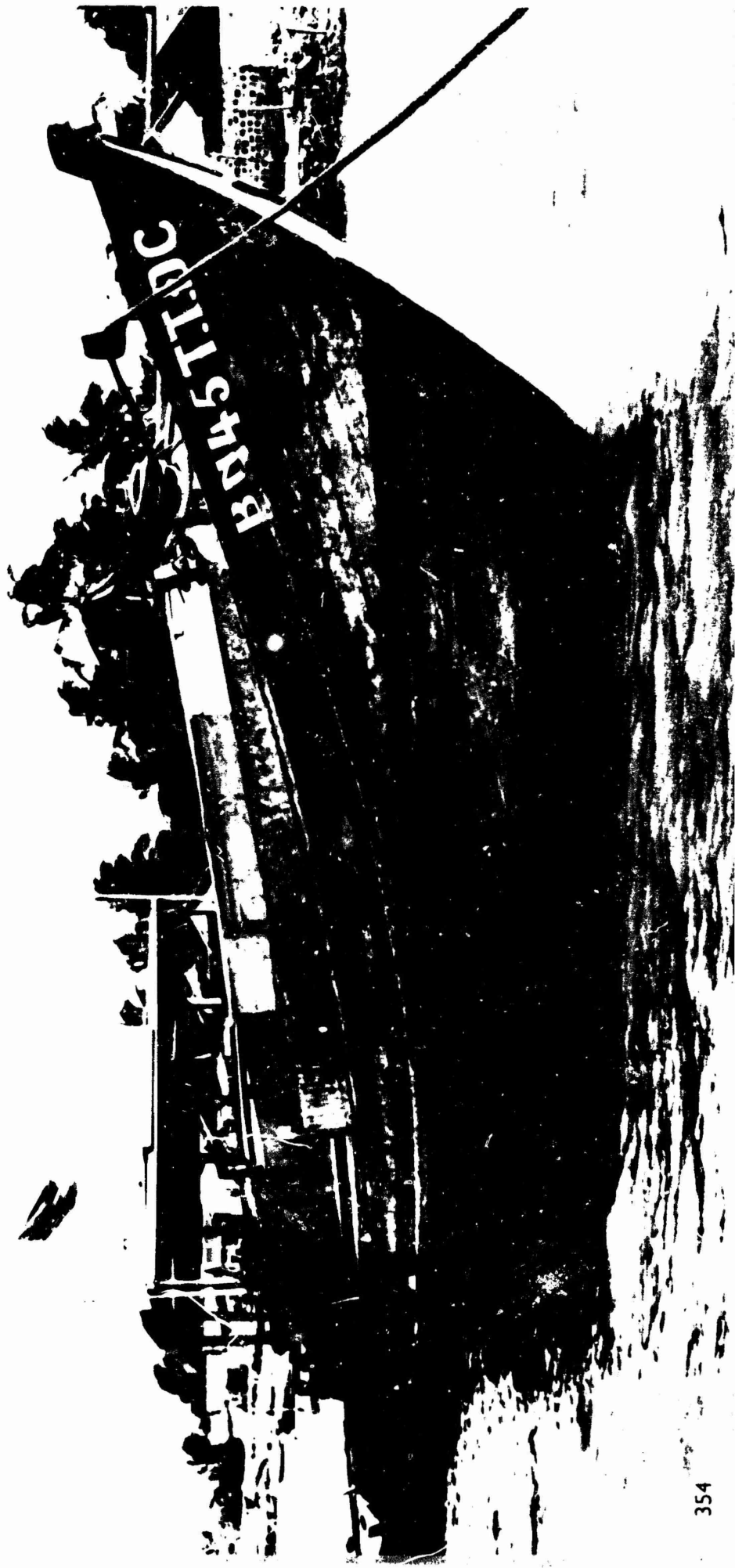
(3) Ván Rời Lót Sàn Đôi Khi Được Đánh Số để Việc Thay Thế được Dễ Dàng

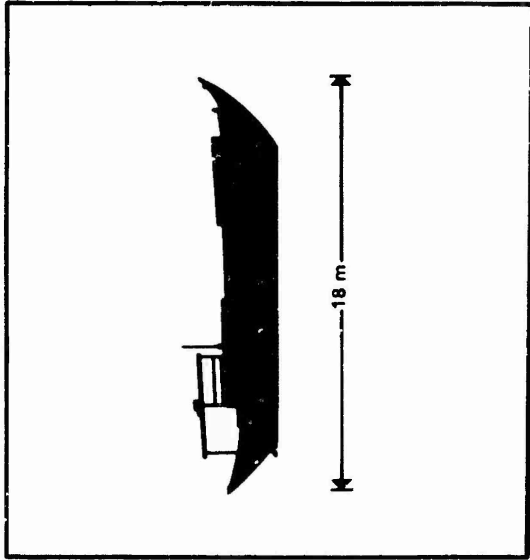


CLASS 5 - TYPE 10



CS - T10





C5-T10			TYPE:		Motor Cargo Boat		
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:	1-3 Diesels		
18 m	5 m	60 (est)	2-3 m				
TYPE OF CATCH/CARGO:				RECOGNITION FEATURES:			
Varied							
OPERATING AREA:							
East Coast Based In Cam Ranh				No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stern Two Cabins			

General Information

The C5-T10 are another of the Type 10 motor cargo boats based exclusively in the Nha Trang – Cam Ranh Bay region.

These large, broad-beamed, bargelike double-enders have a low freeboard and a crescent sheer from the high pointed stern to the high convex pointed bow.

The two low cabins—one aft to house the engine and provide some living space and one forward to cover cargo—are joined by planks which form the side of the open hold. From a distance these planks give the appearance of one long cabin, and the boat may be wrongly identified as Type 6. The roofed afterdeck provides additional shelter.

The metal rudder is fastened to a vertical metal rudderpost which enters the stern at the waterline.

C5-T10			LOẠI THUYỀN: Thuyền Máy Chở Hàng Hóa	
DÀI: 18 m	RỘNG: 5 m	TRỌNG TẤN: 60	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ: 2-3 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1-3 Máy Diesel
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Không Nhất Định			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Miền Duyên Hải Phía Đông Cư Cảng ở Cam Ranh			Không Có Boong Sau Nhỏ Ra Lái Lối Ra Sống Mũi Lồi Ra Hai Mũi	

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T10 là những thuyền máy chở hàng khác thuộc loại 10 đặt biệt chỉ có trong vùng Nha-Trang và Vịnh Cam-Ranh.

Những thuyền hai đầu nhọn lớn, rộng giống như chiếc bè này có mạn thuyền nổi thấp trên mặt nước, thân thuyền cong vênh từ lái thuyền nhọn cao đến đầu mũi lồi, cao và nhọn.

Thuyền có hai mũi thấp được nối liền nhau bằng ván. Những tấm ván này tạo thành hông của hầm thuyền lỵ thiên. Mũi sau lái thuyền dùng che động-cơ và làm chỗ trú ẩn, mũi phía mũi dùng che hàng. Nhìn từ xa, ván hông hầm thuyền làm thuyền trông như chỉ có một mũi dài. Điều này có thể khiến người ta nhận nhầm thuyền thuộc loại 6. Boong lái có mái che để làm chỗ trú ẩn phụ.

Bánh lái bằng kim-khí được ráp vào một trục bánh lái thẳng đứng bằng kim-khí. Trục này xuyên vào lái thuyền tại đường hầm nước.

C5-T10

Propulsion System

The main power plant of the C5-T10 is a 60- to 120-hp diesel engine, one or two single-cylinder auxiliary diesels of 10 hp each complement the system.

The engines are located in the bilge of the after cabin and usually draw fuel from 55-gallon drums mounted against the inner sides of the cabin at, or a little below, deck level.

Hand tools and spare parts sufficient to make minor engine repairs are usually carried.

Operational Information

The C5-T10 are long-haul vessels that make trips to Hue, Da Nang, Phan Thiet, and Saigon. Because they are rugged and seaworthy, they can operate the year round unaffected by normal seasonal weather variations. Their relatively deep loaded draft of 2 to 3 m limits docking

amidships. Section of Bulwarks and Planks Between Cabins Can Be Removed to Ease Cargo Handling

Hệ-Thống Đẩy Thuyền

Thuyền C5-T10 có một động cơ diesel chính mạnh từ 60 đến 120 mã-lực và một hoặc hai động-cơ diesel phụ loại 1 xy lanh, mỗi động-cơ mạnh 1 mã-lực.

Động-cơ được đặt trong luồn dưới mũi phía lái. Bình nhiên-liệu thường làm bằng thùng phuy loại 55 ga-lông đặt trong mũi, kế hông, ngang hoặc thấp hơn boong thuyền; một ít.

Thường thuyền mang theo dụng-cụ và bộ-phận thay thế đủ để sửa chữa những hư hỏng nhỏ.

Cách Thức Hoạt-Động

Thuyền C5-T10 chuyên chở hàng xa giữa Huế, Đà-Nẵng Phan-Thiết, Saigon. Thuyền vững chắc và chịu đựng được sóng gió nên có thể hoạt động quanh năm, không bị những thay đổi thời tiết thông thường ảnh hưởng. Vì tầm nước khi chở hàng từ 2 đến 3m, thuyền chỉ có thể ra khơi hay cập bến lúc thủy triều lên.

Be Thuyền Ở Khoảng Giữa và Ván Lót Sàn Giữa Hai Mũi có thể được Nhấc Ra Chỗ Khác để Việc Chuyển-Vận Hàng-Hoà được Dễ-Dàng



C5-T10

C5-T10 Are Broad-Beamed and Bargelike. Compare With Smaller Boat at Right, a Boat Similar to C5-T11-E. Line Across Bow of C5-T10 Shows Water Level for Loaded Condition.

Thuyền C5-T10 Rộng và Giống Như Chiếc Bè. So-Sánh với Thuyền Nhỏ Hơn Ở Bên Phải, Một Kiểu Thuyền Giống Loại C5-T11-E. Những Đường Chạy Ngang Mũi Thuyền C5-T10 Chỉ Rõ Mức Nước Khi Chết Hàng.

and departing to periods when the tide is in. They carry drinking water and extra fuel in drums, and sometimes remain at sea for 2 or 3 days between ports.

Equipment

Large cargo vessels like the C5-T10 are generally better equipped than are the common, small fishing boats that operate on a day-to-day basis. Running lights are standard. However, except for a portable radio receiver or a small compass, communications and navigation equipment is not found on board. At least two anchors are carried, one on the bow and one on the stern. A few C5-T10 are bailed, but hand-operated lift pumps are common. A basket dinghy can serve as a lifeboat.

Crew

The crew of the C5-T10 is usually composed of 7 or 8 Buddhist friends or relatives of the owner. They are considered to be better off financially than crew members of most other vessels.

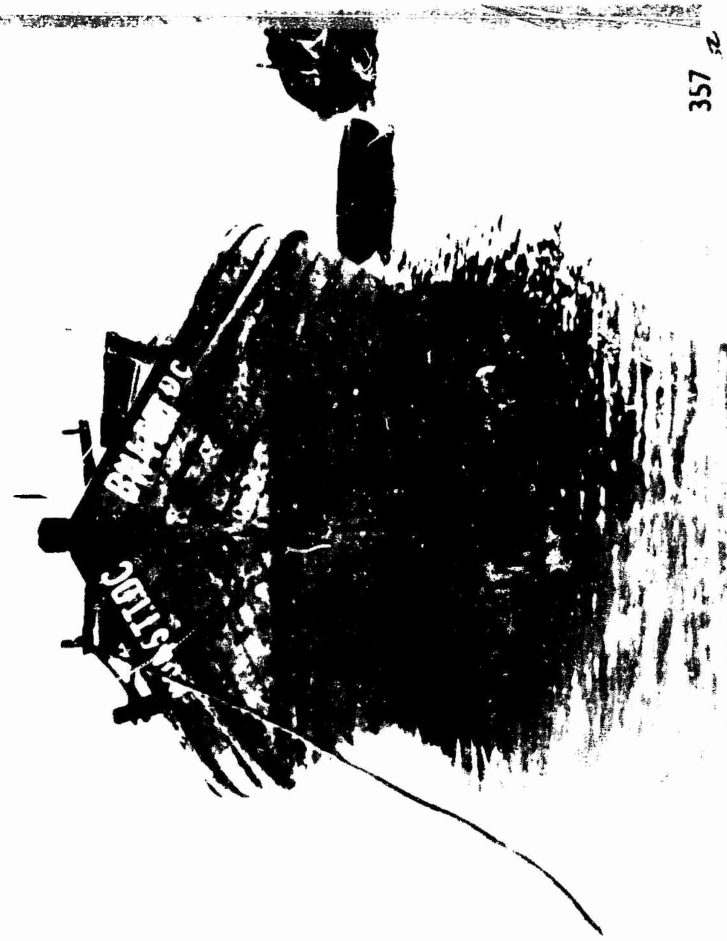
Thuyền dùng thùng phuy để chứa nước uống, nhiên liệu phụ trội và đôi khi có thể ở lâu ngoài biển 2 hay 3 ngày trên đường đi từ cảng này đến cảng khác.

Dụng-Cụ Trang-Bị

Những thuyền chở hàng lớn như loại C5-T10 thường được trang-bị đầy đủ hơn những thuyền đánh cá nhỏ chỉ có khả năng hoạt-động từng ngày một. Đèn hải-hành là trang-bị tiêu chuẩn của thuyền C5-T10. Tuy nhiên ngoài một máy thu thanh loại xách tay và một la-bàn nhỏ ra, thuyền không có dụng cụ liên lạc hoặc hải-hành nào khác. Thuyền có ít nhất là hai neo, một đằng mũi và một đằng lái. Một ít thuyền C5-T10 tát nước bằng gàu, song loại bơm, tay cũng thường được sử dụng. Thuyền có một xướng thúng có thể dùng làm xướng cấp cứu.

Thủy Thủ Đoàn

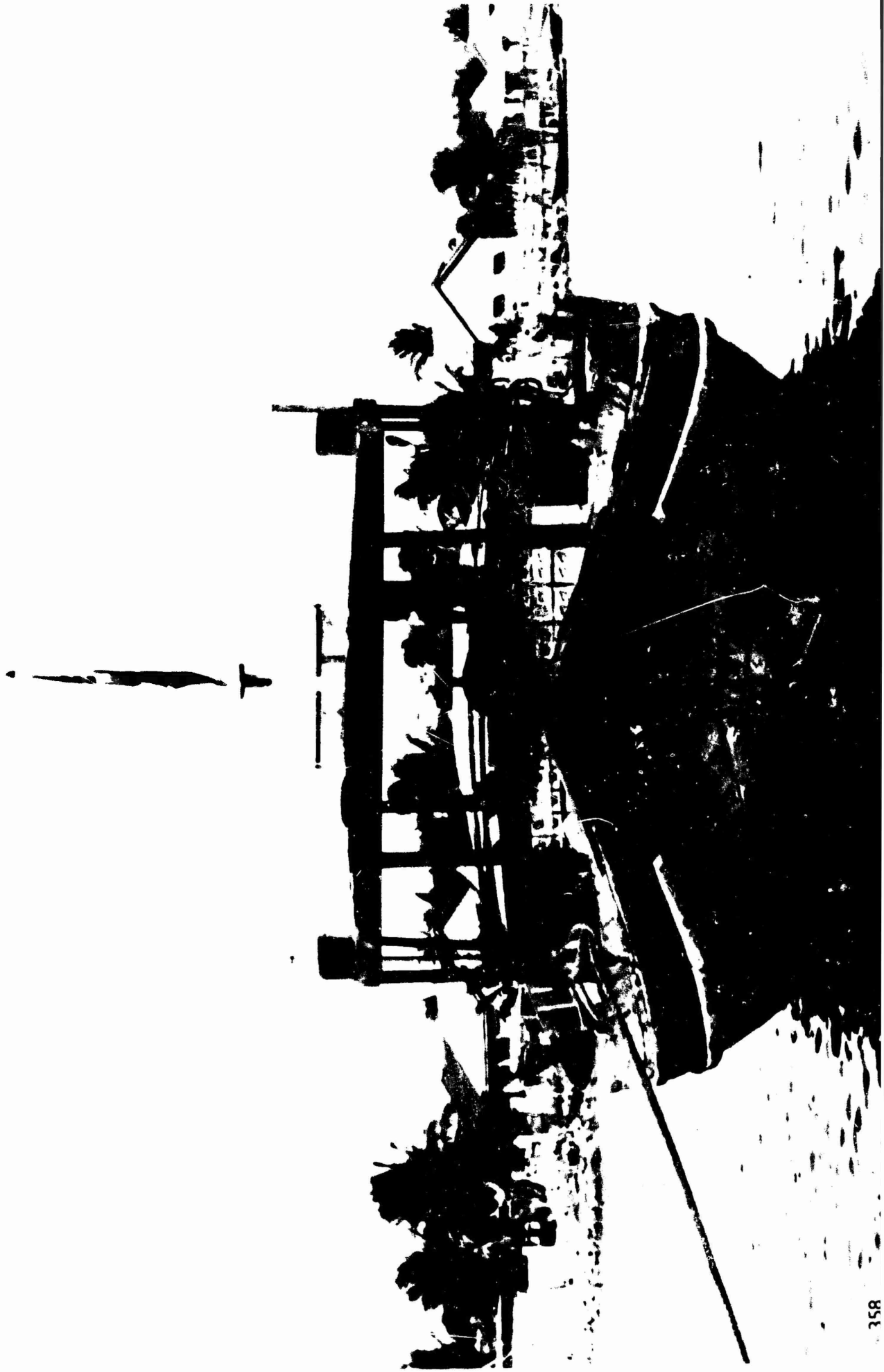
Thủy thủ đoàn thuyền C5-T10 gồm từ 7 đến 8 người, thường là những tín đồ Phật-giáo bạn-bè hay bà con với chủ thuyền và được xem là khá giả hơn thủy thủ đoàn của hầu hết các loại thuyền khác.



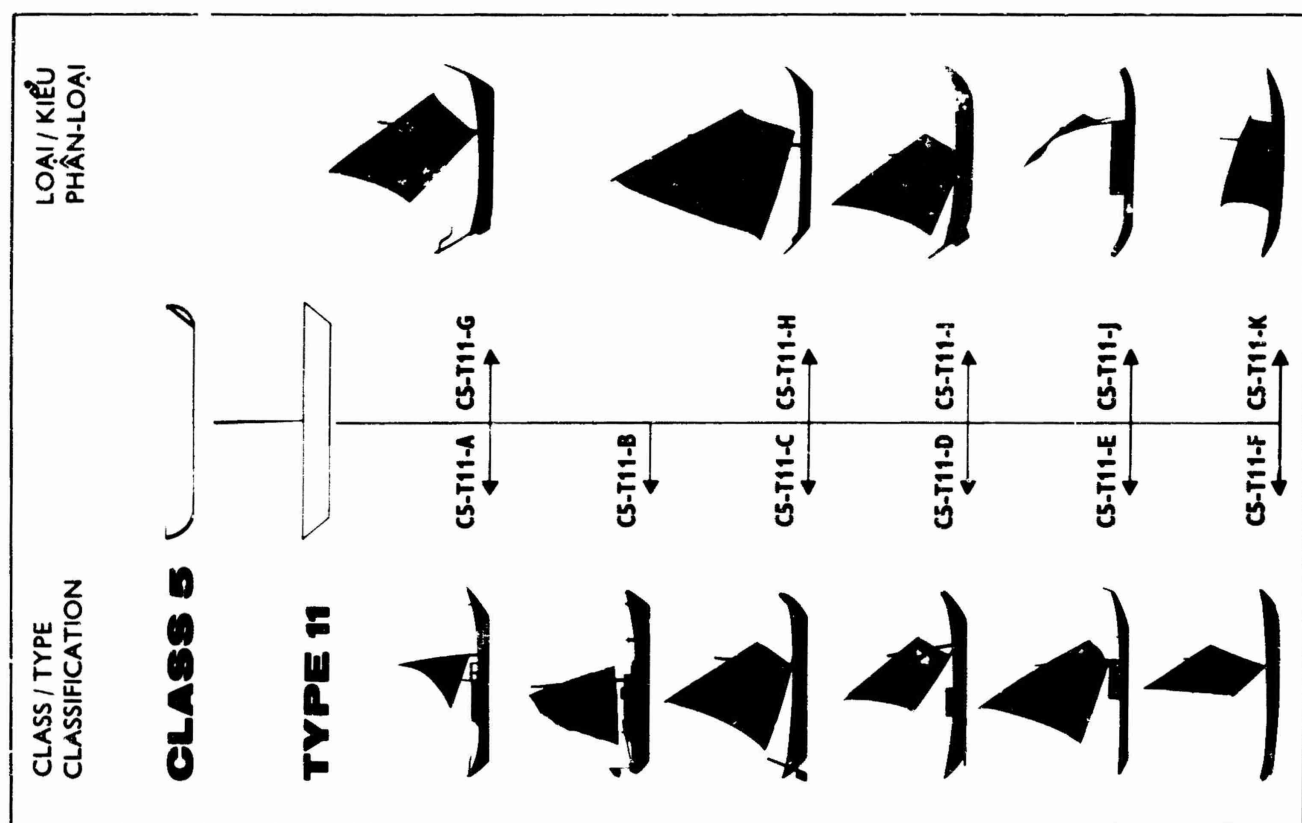
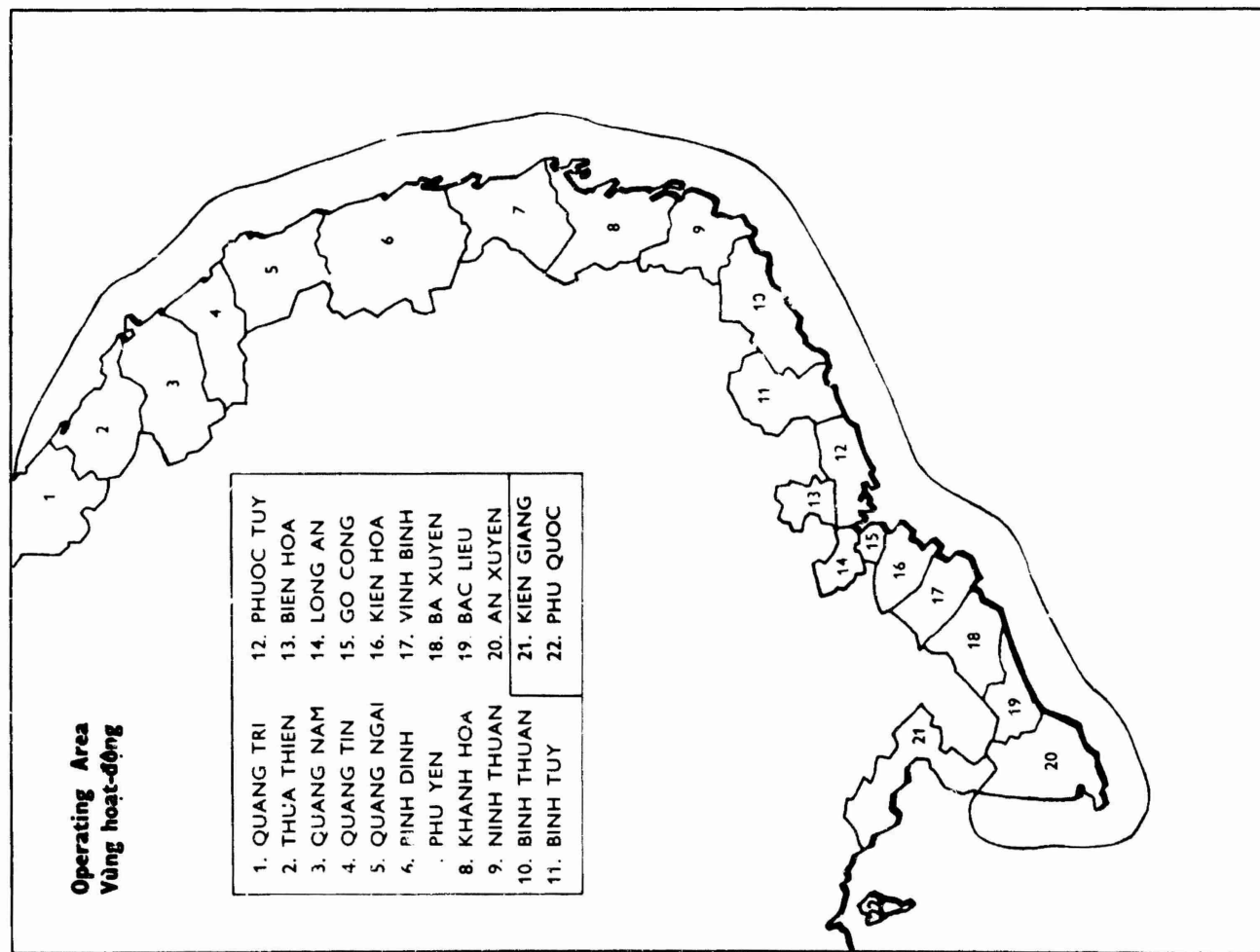
CS-T10

Port and Starboard Lights Are Standard Equipment on CS-T10 and Are Mounted Atop Wooden Sunshade Aft

Đèn Hữu Mạn và Tả Mạn là Trang-Bị Tiêu-Chuẩn của Thuyền CS-T10 và Được Gắn Trên Nóc Mái Che Hàng Bằng Gỗ Ở Phía Lái



CLASS 5-TYPE 11



CS-T11

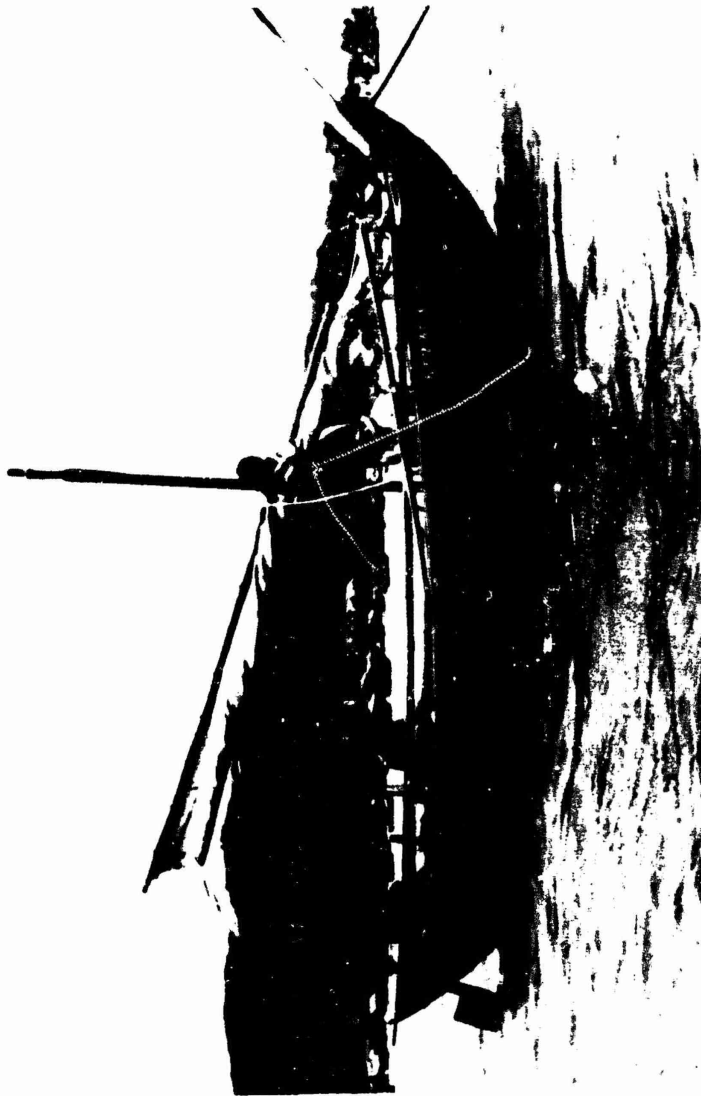
CS-T11-A



CS-T11-B



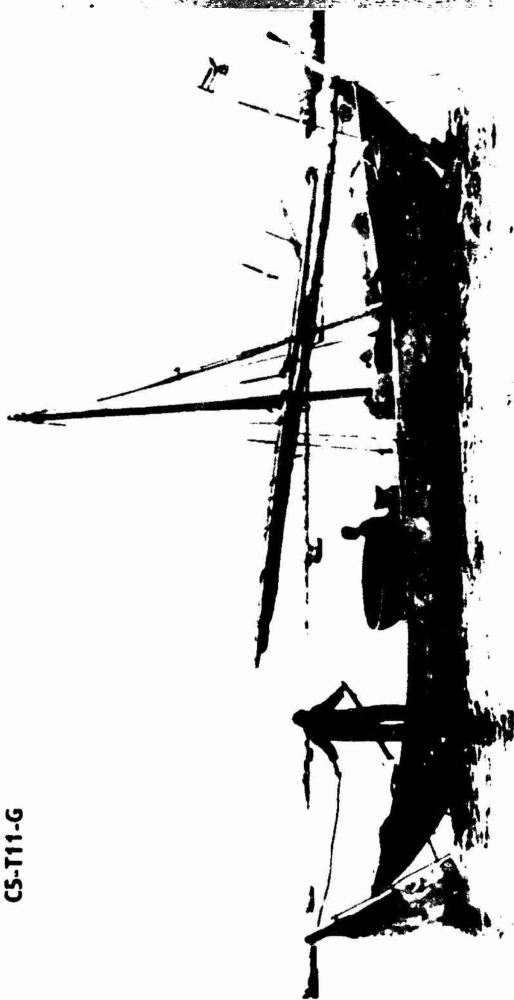
CS-T11-C



CS-T11-D



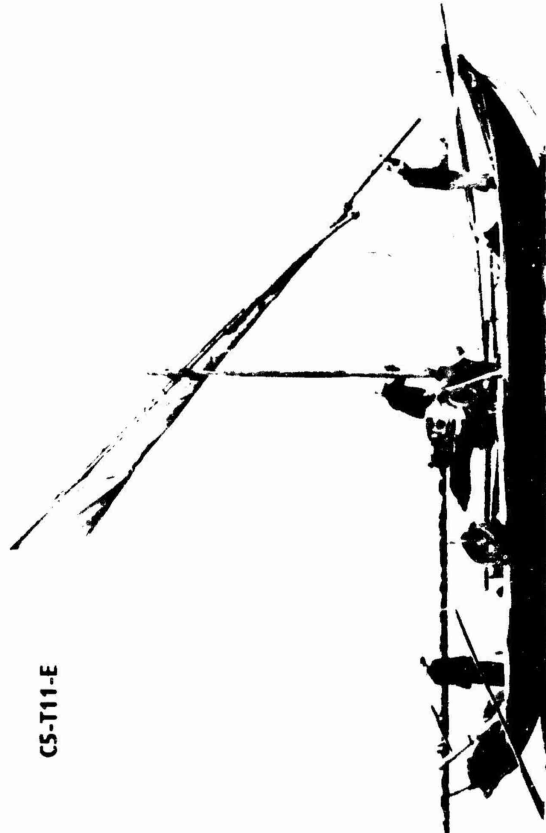
C5-T11-G



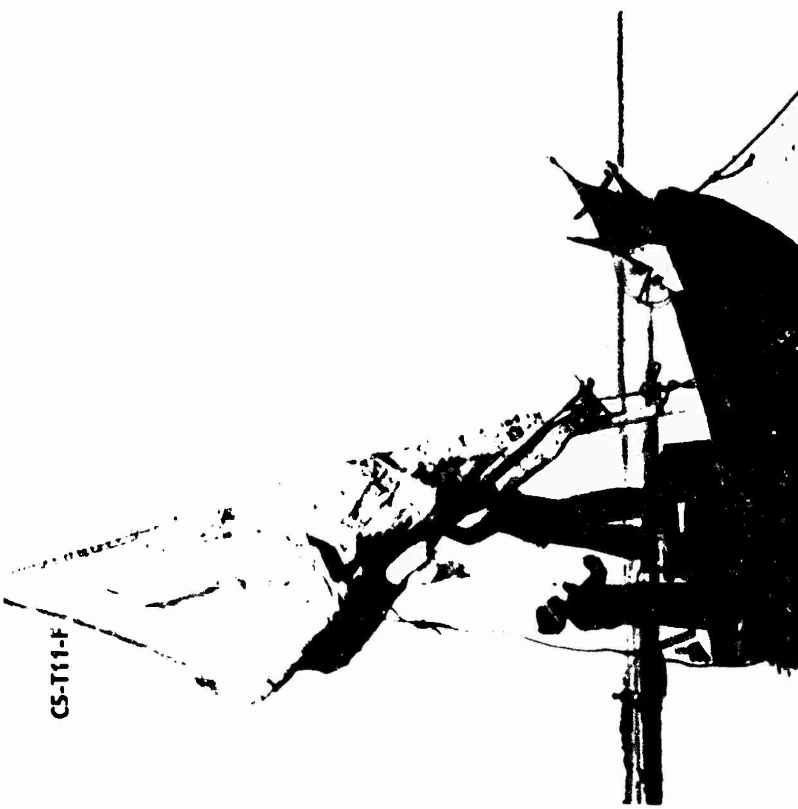
C5-T11-H



C5-T11-E

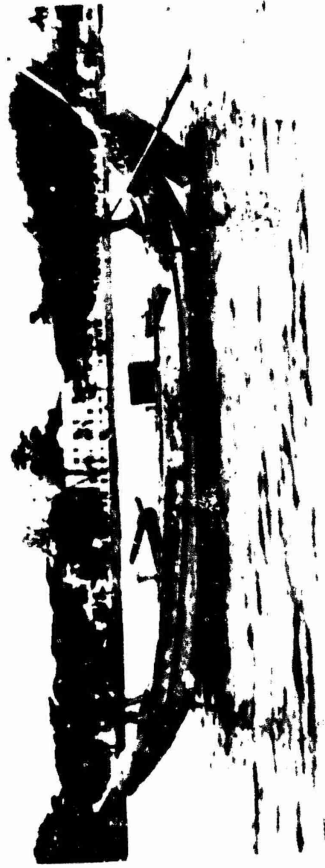


C5-T11-F

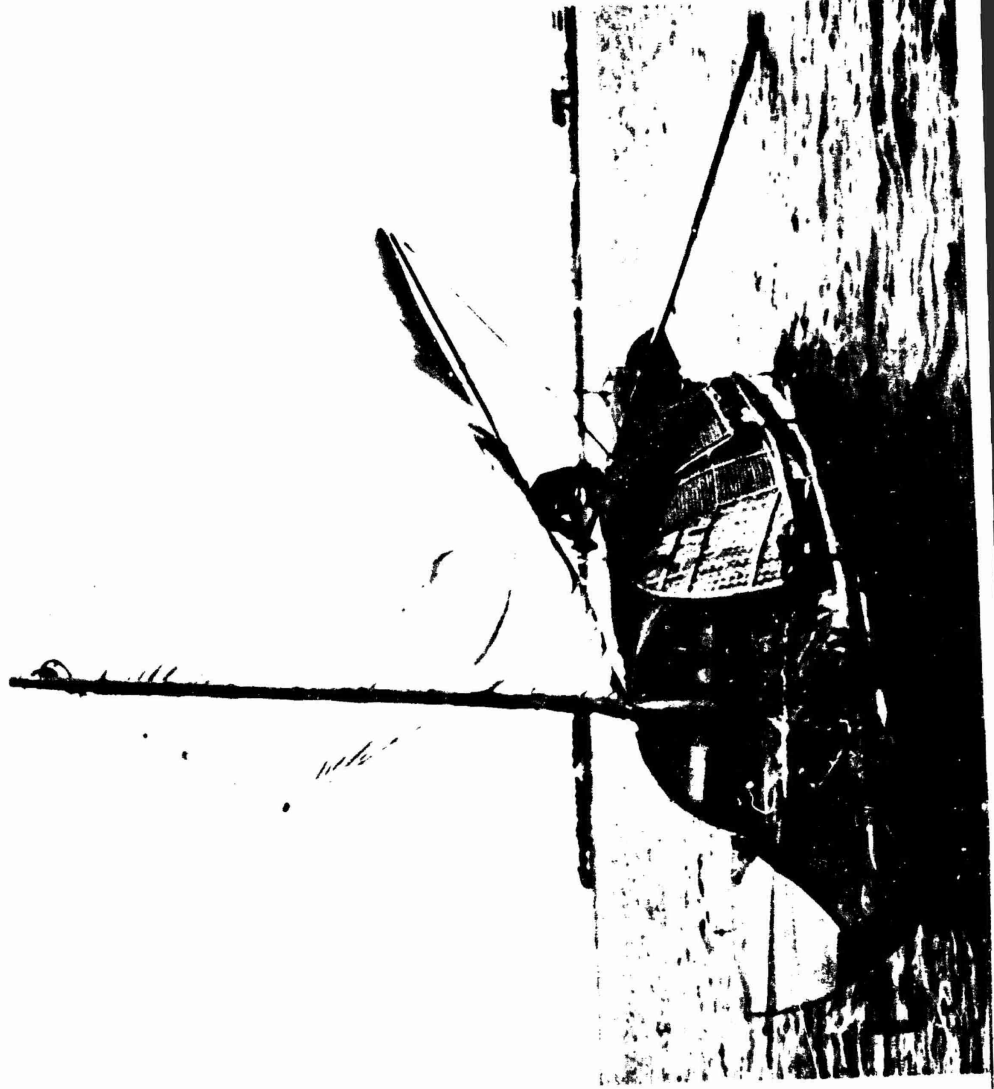


C5-T11

C5-T11-I



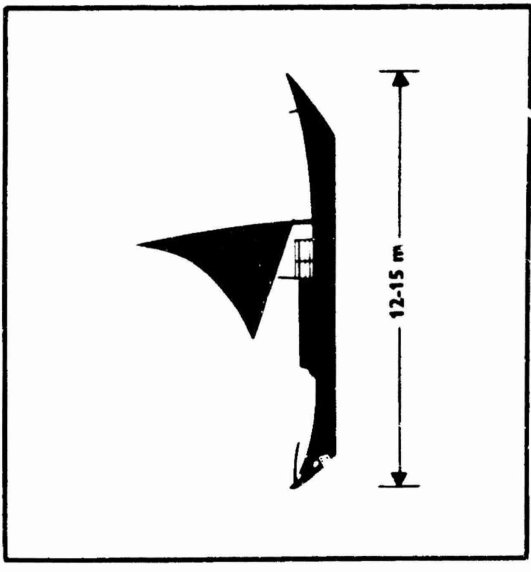
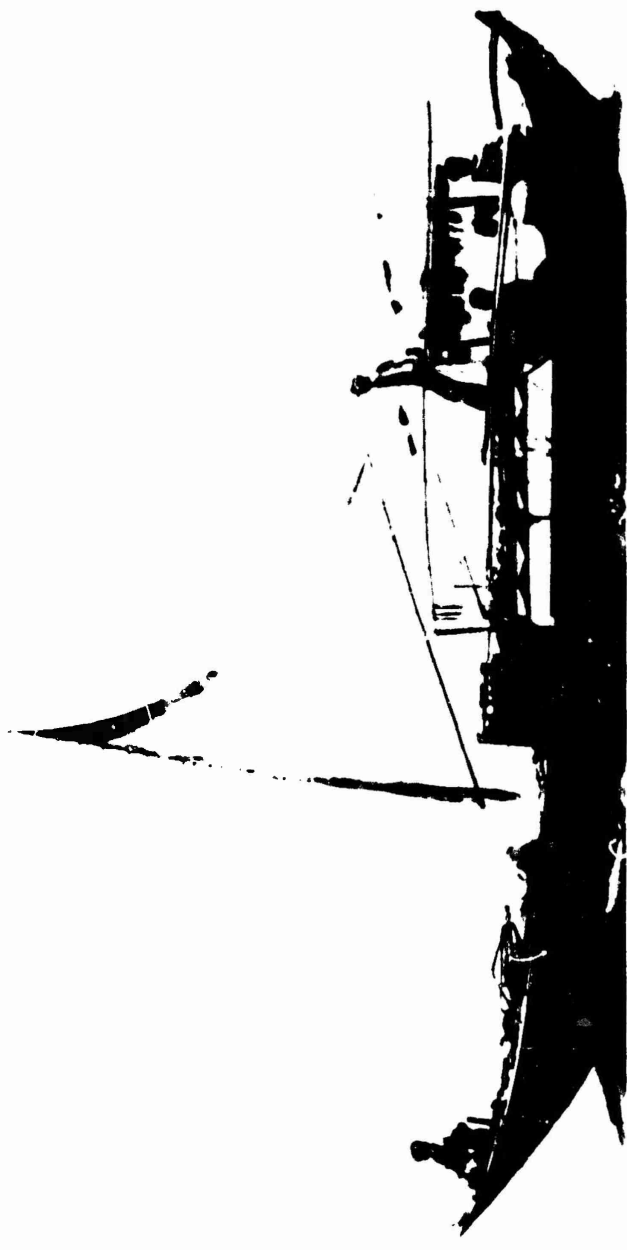
C5-T11-J



C5-T11-K



C5-T11-A (VTBC-1)



C5-T11-A			TYPE: Motor-Sailer Fishing Boat	
LOA: 12-15 m	BEAM: 3 m	GROSS TONS: 20 (est)	DRAFT (loaded): 0.9 m	PROPULSION: 1 Diesel ; 1 Sail
TYPE OF CATCH/CARGO: Tassel Fish, Lizard Fish, Anchovy			RECOGNITION FEATURES: No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem One Sail (Lateen)	
OPERATING AREA: Vung Tau To Song Ong Doc				

General Information

C5-T11-A are motorized sailing boats. Based primarily in the Vung Tau - Go Cong area, these Vung Tau "beaked" boats are common from Vung Tau south around the cape to Song Ong Doc. Many also are based at up-river ports such as My Tho and Ca Mau. Most C5-T11-A are fishing boats, but a few carry passengers and cargo.

The C5-T11-A is double-ended and has a low freeboard with a crescent sheer sweeping from the moderately raked, convex stern to the high beaked bow. The long wooden rudder is contoured to fit the sternpost to which it is attached by pintles and gudgeons. The sides of the low cabin aft which houses the engine are flush with the gunwales. A crew shelter is sometimes erected over the afterdeck. The holds are open.

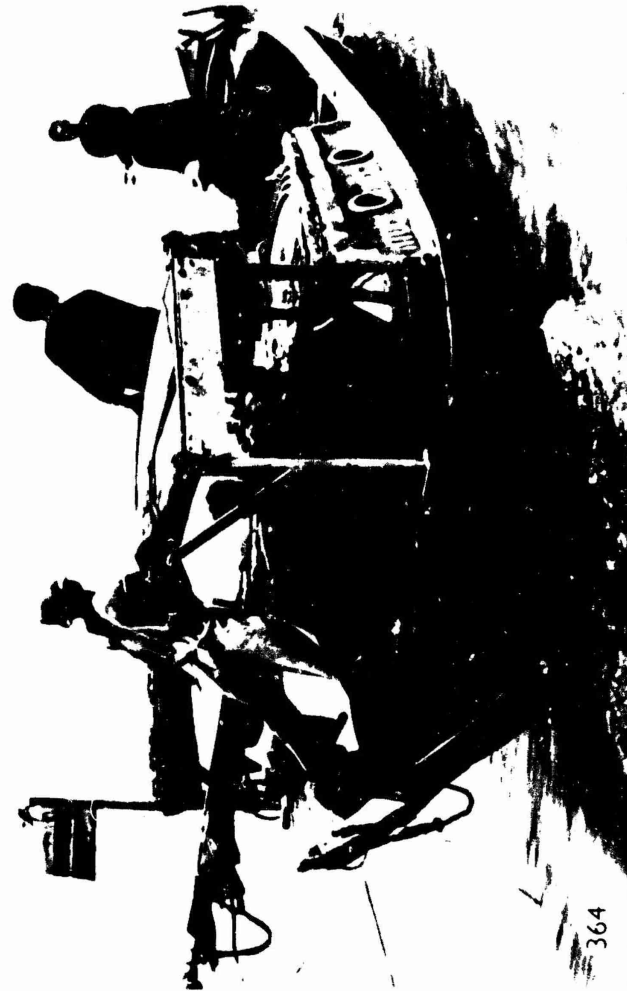
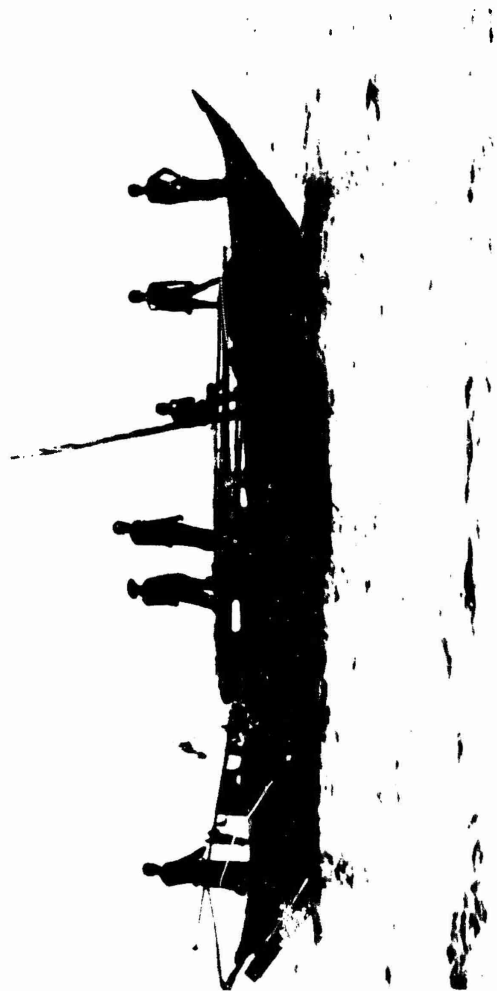
C5-T11-A				LOẠI THUYỀN: Thuyền Đánh Cá Trang-Bi Động-Cơ Vá Buồm:	
DÀI: 12-15 m	RỘNG: 3 m	TRỌNG TẤN: 20	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ: 0.9 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Máy Diesel ; 1 Buồm	
LOẠI CÁ ĐÁNH DUỘC/HÀNG HÓA: Cá Chết, Cá Mối, Cá Cơm			ĐẶC ĐIỂM NHÂN DẠNG:		
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Vùng Tàu đến Sông Ông Đốc			Không Có Bụng Lái Cao Đuôi Thuyền Lồi Mũi Thuyền Lồi Một Buồm (Hình Tam Giác)		

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T11-A là những thuyền buồm có động-cơ, có cù cẳng chính trong vùng Vung-Tàu/Gò Công, những thuyền Vung Tàu "có mỏ nhọn" này rất thông dụng từ Vung-Tàu cho đến Sông Ông Đốc. Nhiều thuyền đặt căn cứ tại các giang-cảng như Mỹ-Tho và Cà-Mau. C5-T11-A đa số là thuyền đánh cá, song cũng có một vài thuyền chở hàng hóa và hành khách.

Thuyền C5-T11-A có hai đầu nhọn, mạn thuyền nổi thấp trên mặt nước, thân thuyền vênh cao từ lái thuyền lồi và nhô vừa phải đến mũi thuyền cao, nhọn như mỏ chim. Bụng lái bằng gỗ dài được tiện cho ăn khớp với lỗ lái và được gắn vào lỗ lái bằng một hệ-thống chốt và mộng. Hông mũi thuyền ở đằng lái được đóng bằng mặt với mạn thuyền. Mũi này dùng che động-cơ. Một mái che làm nơi trú ẩn cho

C5-T11-A



The C5-T11-A often is decorated with colorful designs — crossed eyes on the bow, yen-yang symbols on the stern, and other symbols on the beak and cabin.

The single short mast carries a lateen sail. C5-T11-A are of round-bilge shell construction strengthened by keel, stem, and sternpost. One can be built in 2 months for U.S. \$1,000. Maintenance is required every few months at a yearly cost of \$100 and 1 or 2 months of downtime.

Thuyền thủ đoàn thường được dựng trên boong lái. Hầm thuyền được để lộ thiên.

Người ta thường trang hoàng thuyền C5-T11-A bằng những hình vẽ màu sắc sặc-sỡ như hình mắt xiên trên mũi, dấu âm-dương trên lái và những biểu hiệu khác trên mỏ và mũi.

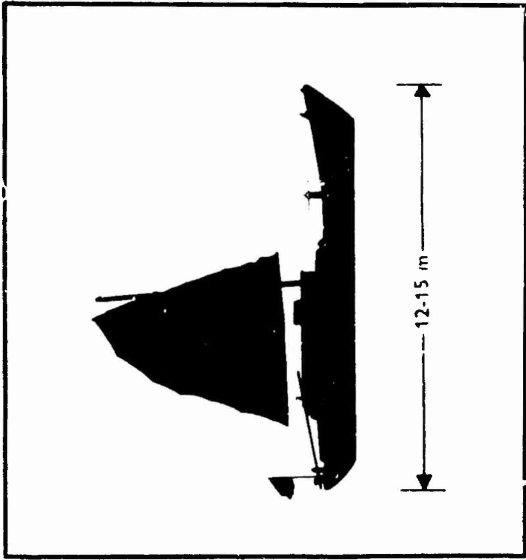
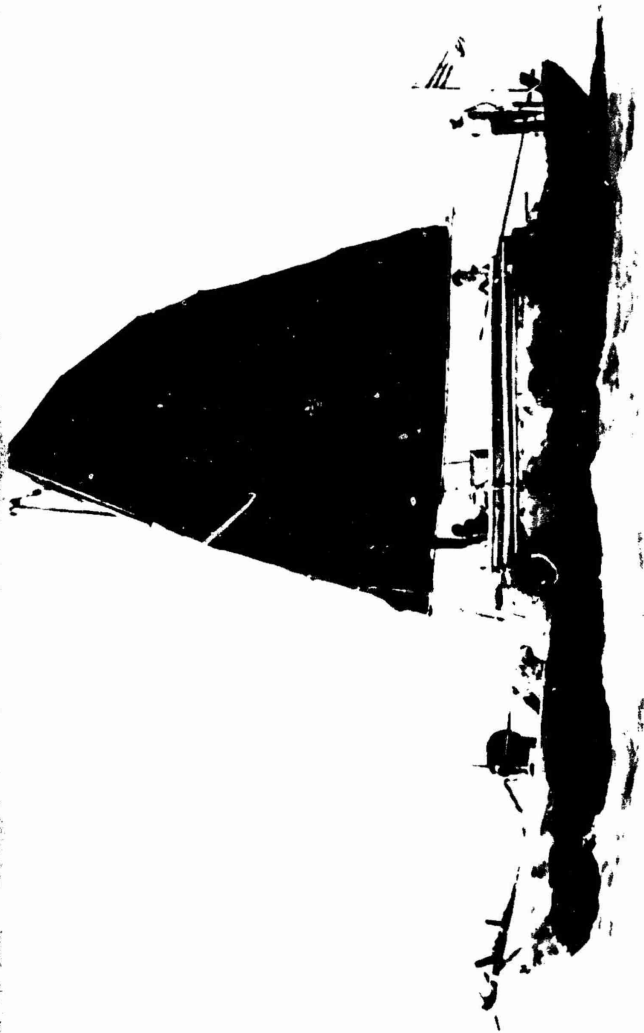
Thuyền có một cột buồm độc nhất cũng một cánh buồm tam giác. Thuyền C5-T11-A thuộc kiểu kiến-trúc vỏ sò, lườn tròn, có đóng thêm la-ký, lư mũi và lỗ lái để thêm vững chắc.

Người ta có thể đóng xong một thuyền trong vòng 2 tháng với phí tổn khoảng 1000 mỹ-kim. Cứ vài tháng thuyền cần được tu bổ một lần. Thời gian tu-bổ hàng năm mất từ 1 đến 12 tháng, tốn độ 100 mỹ-kim.

Two Views Show Oval Eyes on Bow, Yen-Yang Symbols on Quarters, and Other Colorful Designs That Often Characterize C5-T11-A

Đặc Điểm Của Thuyền C5-T11-A Thường Có Mắt Hình Thuan Ở Mũi Thuyền, Dấu Âm-Dương Trên Khoang Thuyền và Hình Vẽ Màu Như Hai Ảnh Trên

C5-T11-B (VTAC-2)



C5 - T11 - B			TYPE: Motor-Sailer Fishing Boat	
LOA: 12-15 m	BEAM: 3-4 m	GROSS TONS: 14 (est)	DRAFT (loaded): 0.9 m	PROPULSION: 1 Diesel ; 1 Sail
TYPE OF CATCH/CARGO: Grouper			RECOGNITION FEATURES:	
OPERATING AREA: Vung Tau Phan Thiet Hai Phong			No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stern One Sail (Chinese Junk-Type)	

General Information

C5-T11-B are Vung Tau-based motorized sailing boats. These fishing vessels were brought from the Hai Phong area after the 1954 partition. Similar vessels are probably still in use there. Some Vung Tau fishermen are reportedly building new C5-T11-B to replace their C5-T11-A vessels.

C5-T11-B have a low freeboard and a sheer rising from the low blunt stern to the high convex bow. Many C5-T11-B have the bluff bow formed by bending up the bottom planks. Others have a high pointed bow built around a heavy stem.

The low cabin aft houses the engine and provides living space for the crew. Its arched roof reaches the gunwales and a long coaming at its side stretches fore and aft.

C5-T11-B			LOẠI THUYỀN: Thuyền Đánh Cá Trạng Bè Đông Có Vá Buồm	
DÀI: 12-15 m	RỘNG: 3-4 m	TRỌNG TẤN: 14	TẦM NƯỚC CÓ CHƠ: 0.9 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Máy Diesel ; 1 Buồm
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Cá Đẻ Đa (Cá Đẻ Già)			ĐẶC ĐIỂM NHÂN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Vung Tàu Phan-Thiết Hải-Phòng			Không Có Búng Lái Cao Đuôi Thuyền Lồi Mũi Thuyền Lồi Một Buồm (Loại Thuyền Trung-Hoa)	

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T11-B là những thuyền buồm gắn máy có cự cang tại Vung-Tàu. Số thuyền này từ Hải-Phòng di-cư vào Nam sau ngày chia đôi Việt-Nam năm 1954. Rất có thể còn những thuyền tưởng tự hiện vẫn hoạt động ở Hải Phòng. Người ta cho biết có một số ngư-phủ tại Vung-Tàu đang đóng những thuyền C5-T11-B nói để thay thế số thuyền C5-T11-A cũ.

Thuyền C5-T11-B nổi thấp trên mặt nước, thân thuyền vênh cao từ lái thuyền phẳng, thấp đến đầu mũi cao và lồi. Nhiều thuyền C5-T11-B có mũi hình hộp do ván đáy thuyền uốn cong lên tạo thành. Những thuyền khác có đầu mũi cao, nhọn đóng trên một lô mũi nặng.

Mũi thuyền thấp ở phía lái dùng che động-cơ và làm chỗ trú ẩn cho thủy thủ đoàn. Mái của chiếc mũi này có hình cánh cung cong vòng xuống đến tận mạn thuyền. Bên hông mái có một bờ gỗ dài nhô ra về phía mũi và lái.

C5-T11-B

A single mast, stepped amidships, carries a large Chinese lugsail. A daggerboard forward of the mast gives lateral stability to the keelless, hard-chine, planked hull.

The retractable wooden rudder on a heavy rudderpost moves in a trunk through the afterdeck and is hoisted by a hemp line.

Normally the C5-T11-B has no eyes or other decorative symbols. A C5-T11-B can be constructed in a month for U.S. \$4,000 with engine. The engine alone costs \$2,000. Yearly maintenance consists of charring the hull to kill woodworms and involves about 1 week of downtime. The sail is replaced yearly.

(1) Daggerboard Forward of Mast Gives Lateral Stability

(1) Cây Xiêm Phía Trước Cột Buồm Giúp Thuyền Hải-Hành Được Vững

(2) Mast Carries a Chinese Lugsail

(2) Cột Buồm Có Căng Một Buồm Tứ Giác Trung-Hoa

1

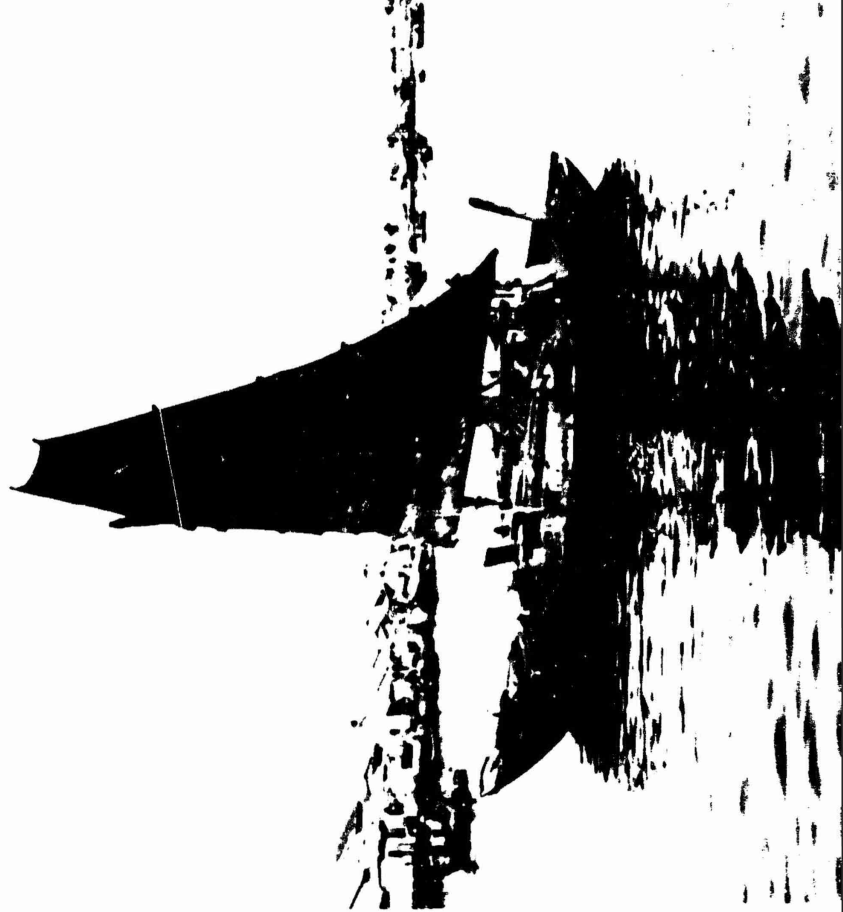


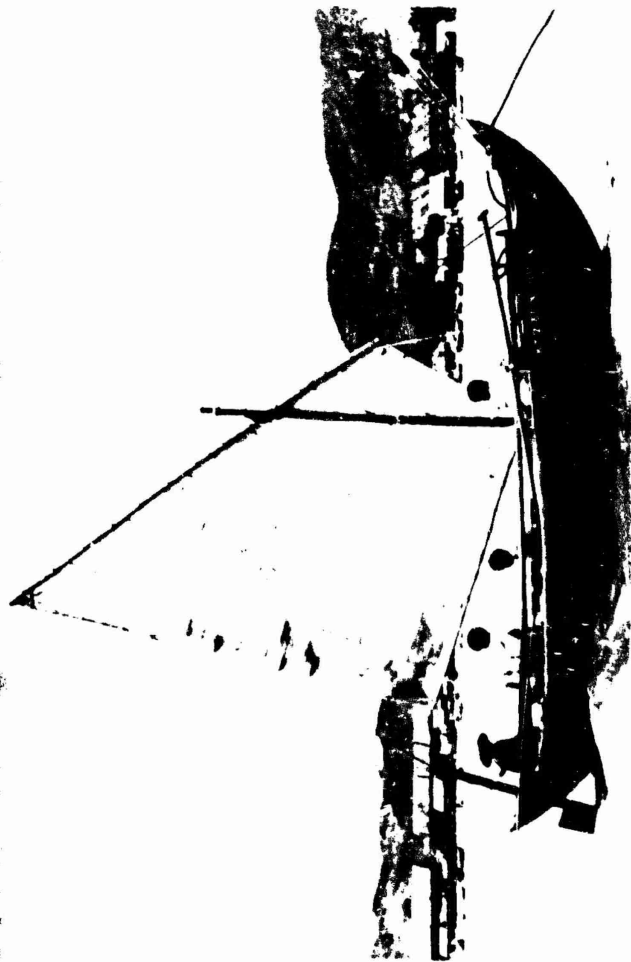
Cột buồm độc nhất ở phía giữa thuyền có căng một cánh buồm tứ giác lớn kiểu Trung-Hoa. Một cây xiêm ở trước cột buồm giúp cho kiểu thuyền có vỏ gỗ, lườn gầy, không la-ký này khỏi trông trơn khi hải-hành.

Bánh lái của thuyền bằng gỗ, có thể kéo lên được. Bánh lái đóng trên một trục bánh lái nặng di chuyển trong ổ chứa xuyên qua boong lái. Người ta dùng dây gai để kéo bánh lái.

Thường thuyền C5-T11-B không có vẽ mắt hay các hình ảnh trang trí khác. Người ta có thể đóng xong một thuyền trong vòng một tháng với phí tổn khoảng 4000 mỹ-kim. Việc bảo trì chính là đốt vỏ thuyền để trừ mọt. Hàng năm thời gian bảo-trì mất 1 tuần. Buồm một năm phải thay mới.

2





C5-T11-C			TYPE:		Motor-Sailer Fishing Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:		
8 m	2 m	2 (est)	0.7 m	1 Diesel ; 1 Sail		
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:			
Ribbon Fish, Anchovy						
OPERATING AREA:			No Overhanging Poop			
Vung Tau			Convex Stern			
Long Hai			Convex Stem			
Phuoc Hai			One Sail			

General Information

C5-T11-C are motorized sailing boats based in Long Hai and other coastal villages just north of Vung Tau.

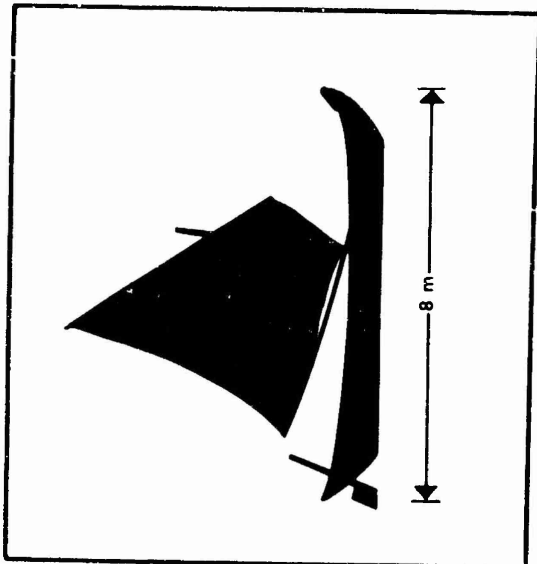
The crescent-shaped double-ended C5-T11-C has a short single mast and standing lugsail just forward of amidships.

An important recognition feature on some of these boats is the forward rake of the wooden rudder and long rudderpost. On other C5-T11-C the wooden rudder operates in a slotted sternpost.

The C5-T11-C has no cabin to house the engine.

These boats can be built in a month for about U.S. \$400. They require maintenance every 3 months at a yearly cost of \$50 and 12 days downtime.

C5-T11-C



C5-T11-C				LOẠI THUYỀN: Thuyền Đánh Cá Trung-Bi Đông-Cơ Và Buồm	
DÀI: 8 m	RỘNG: 2 m	TRỌNG TẤN: 2	TẦM NƯỚC CỎ CHO: 0.7 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Máy Diesel ; 1 Buồm	
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Cá Hổ, Cá Cơm			ĐẶC ĐIỂM NHÂN DẠNG:		
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Vùng-Tau Long-Hải Phuoc-Hải			Không Có Búng Lái Cao Đuôi Thuyền Lồi Mũi Thuyền Lồi Một Buồm		

Khái-Niệm Đại-Cường

C5-T11-C là những thuyền buồm có gắn máy đặt củ-cảng tại Long-Hải và những làng chài dọc bờ biển ngay trên phía bắc Vung-Tau.

Thuyền C5-T11-C có thân thuyền hình lưỡi liềm, hai đầu nhọn và một cột buồm ngắn căng buồm tứ-giác thẳng đứng, kê phía trước khoảng giữa thuyền.

Một đặc điểm hình dáng quan trọng của một vài chiếc trong loại thuyền C5-T11-C là chiếc bánh lái bằng gỗ có cạnh trước nhô ra và trục bánh lái dài. Trên những chiếc khác, bánh lái gỗ được đặt trong lỗ lái có xẻ rãnh.

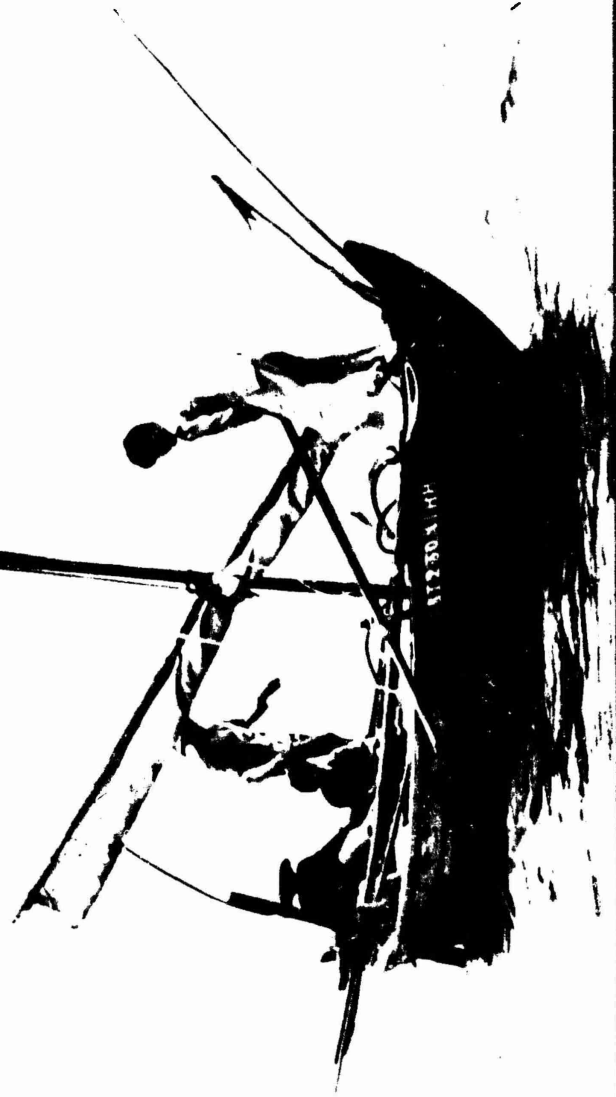
Thuyền C5-T11-C không có mũi để chứa động-cơ.

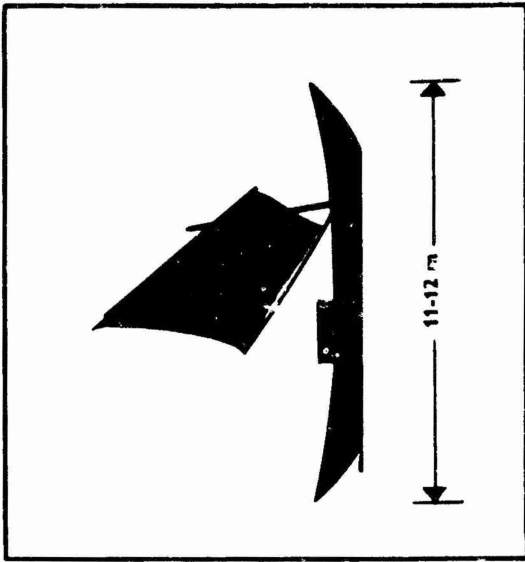
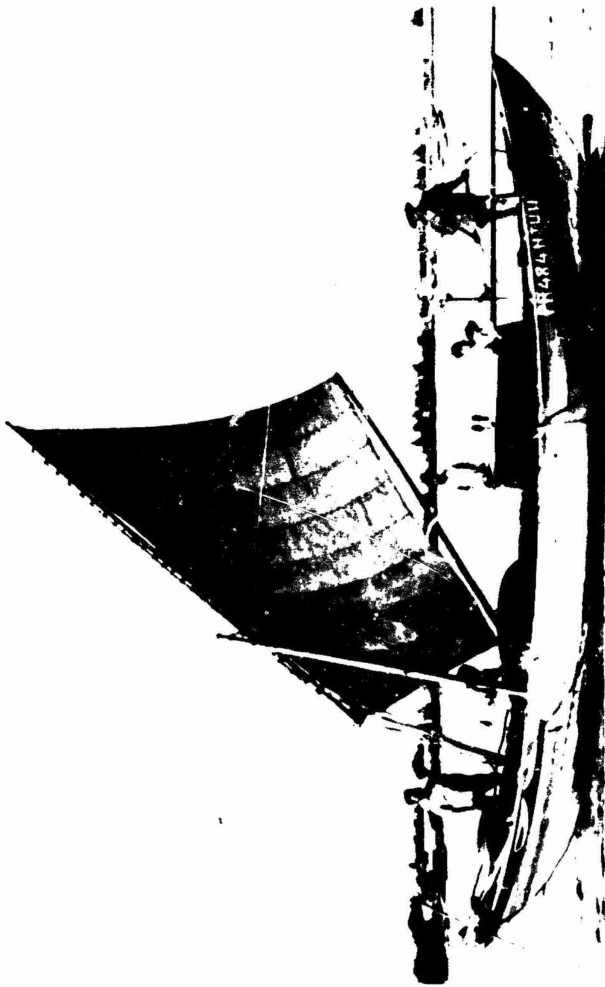
Người ta có thể đóng xong một thuyền C5-T11-C trong một tháng với phí tổn vào khoảng 400 mỹ-kim. Thuyền phải được tu bổ 3 tháng một lần. Một năm thời gian tu-bổ mất hết 12 ngày, tổn chừng 50 mỹ-kim.

CS-T11-C

- 1
- (1) Unusual Forward-Raked Rudder Is Common on CS-T11-C
 - (1) Kiểu Bánh Lái Đặc Về Phía Trước Một Cách Thường Rất Thông-Dụng Trên Thuyền CS-T11-C
 - (2) These Small Boats Are Registered in Ham Tan and Fish Near Vung Tau
 - (2) Những Thuyền Nhỏ Máy Đãng-Bộ Tại Hầm-Tân và Đánh Cá Gần Vũng Tàu

2





CS-T11-D				TYPE: Motor-Sailer Fishing Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:	
11-12 m	3.5 m	11 (est)	0.8 m	1 Diesel, 1 Sail	
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:		
Scad, Squid			No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem One Sail		
OPERATING AREA:					
Phan Rang Nha Trang Phan Thiet					

General Information

C5-T11-D are small motorized sailing boats native to Phan Rang. Many of these vessels fish the coastal waters between Nha Trang and Phan Rang and a lesser number are found as far south as Phan Thiet. They sometimes haul cargo.

Basically these boats have a simple crescent-shaped double-ended hull of shell construction, strengthened with keel, stem, and sternpost.

The C5-T11-D has a small, low engine compartment aft. The single mast carries a standing lugsail. Painted on a stripe on both sides of the bow is an elongated Annamite eye. A similar stripe (without eye) often appears along the sheer strake toward the stern.

C5-T11-D			LOẠI THUYỀN: Thuyền Đánh Cá Trang-Bi Đông-Co Và Buồm		
DÀI:	RỘNG:	TRỌNG TẤN:	TẦM NƯỚC CÓ CHO:	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:	
11-12 m	3.5 m	11	0.8 m	1 Máy Diesel, 1 Buồm	
LOẠI CÁ ĐÁNH DƯỢC/HÀNG HÓA:			ĐẶC ĐIỂM NHÂN DẠNG:		
Cá Con, Cá Mực			Không Có Bưng Lái Cao Đuôi Thuyền Lồi Mũi Thuyền Lồi Một Buồm		
VÙNG HOẠT ĐỘNG:					
Phan-Rang Nha-Trang Phan-Thiết					

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T11-D là những thuyền luồn nhỏ có gắn máy xuất xứ từ Phan-Rang. Một số lớn thuyền này đánh cá dọc bờ biển từ Nha-Trang đến Phan-Rang và một số ít hơn hoạt động về phía nam đến tận Phan-Thiết. Thỉnh thoảng thuyền C5-T11-D cũng chổ hàng.

Hình dáng căn-bản của C5-T11-D là thân thuyền kiến trúc theo hình vỏ sò có đóng thêm la-ký, lõ mũi và lõ lái cho thêm chắc chắn. Thuyền có hai đầu đều nhọn và thân thuyền có hình lưỡi liềm đơn giản.

C5-T11-D có một phòng nhỏ, thấp để chứa máy ở phía lái. Cột buồm độc-nhất của thuyền có căng một cánh buồm túiác thẳng đứng. Hai bên mũi thuyền có vẽ hình mắt dài kiểu Việt-Nam trên một sọc

C5-T11-D

These boats may have a wood or metal rudder and vertical metal rudderpost coming through the stern at the afterdeck, or a long curved wooden rudder fastened to the sternpost on pintles and gudgeons.

The C5-T11-D cost about U.S. \$1,500 with engine. Maintenance costs \$50 and 5 days of downtime annually.

dài. Trên con luôn về phía lái thường có vẻ hình mắt.

Thuyền có thể có một bánh lái bằng gỗ hay kim-khí và một trục bánh lái thẳng đứng bằng kim-khí đóng xuyên qua lái thuyền tại buồng lái, hoặc là một bánh lái cong, dài, bằng gỗ được ráp vào lỗ lái bằng một hệ-thống chốt và mộng.

Tiến đóng một thuyền C5-T11-D tốn khoảng 1500 mỹ-kim kể cả máy. Hàng năm việc tu-bổ tốn hết 50 mỹ-kim và mất chừng 5 ngày.

(1 & 3) Note Long Painted Stripes on Bows and Quarters

(2) Long Bamboo Poles Carried at Side of C5-T11-D Are Floats

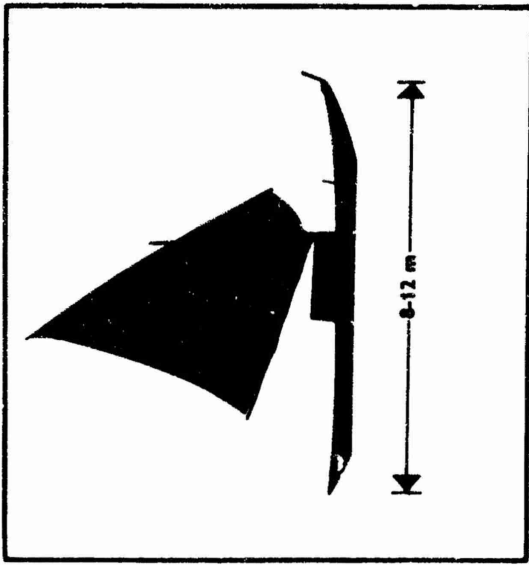
(1 & 3) Chú-ý Những Đường Sọc Sơn Trên Mũi và Khoang Thuyền

(2) Những Sào Tre Dài Ở Cạnh Thuyền C5-T11-D Dùng Làm Phao

3



C5-T11-E (NTBC-1)



C5-T11-E				TYPE: Motor-Sailer Fishing Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:	
8-12 m	3.5-4 m	5 (est)	0.9 m	1 Diesel, 1 Sail	
TYPE OF CATCH/CATCHES:			RECOGNITION FEATURES:		
Grouper, Scad, Cardinal Fish			No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem One Sail		
OPERATING AREA:					
Nha Trang Cam Ranh Bay Ha Tinh					

General Information

The C5-T11-E are motorized sailing boats brought by Catholic refugees from Ha Tinh, North Vietnam, after the partition in 1954. They are most common in the Nha Trang - Cam Ranh Bay area and reportedly some are still in use around Ha Tinh. Most are fishing vessels, but some serve as houseboats for families who work ashore. A slight sheer rises from a blunt transom stern to the spoon-shaped bluff bow.

The low cabin amidships provides shelter for the crew and engine, which is located at the after end. The mast, stepped just forward of the cabin, carries a standing lugsail. Short loose planks cover the hold.

Many C5-T11-E have a long, narrow dagger-board forward. The wooden rudder is fixed to a heavy rudderpost which can be raised and lowered through a trunk in the afterdeck.

C5-T11-E			LOẠI THUYỀN: Thuyền Đánh Cá Trang-Bi Động-Cơ Vải Buồm		
DÀI:	RỘNG:	TRỌNG TẤN:	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ:	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:	
8-12 m	3.5-4 m	5	0.9 m	1 Máy Diesel, 1 Buồm	
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:		
Cá Đu, Dạ Cá Mực					
VÙNG HOẠT ĐỘNG:					
Nha-Trang Vinh Cam-Ranh Hà-Tĩnh			Không Có Bông Lái Cao Buổi Thuyền Lái; Mũi Thuyền Lái Mặt Buồm		

Khái-Niệm Đại-Cương

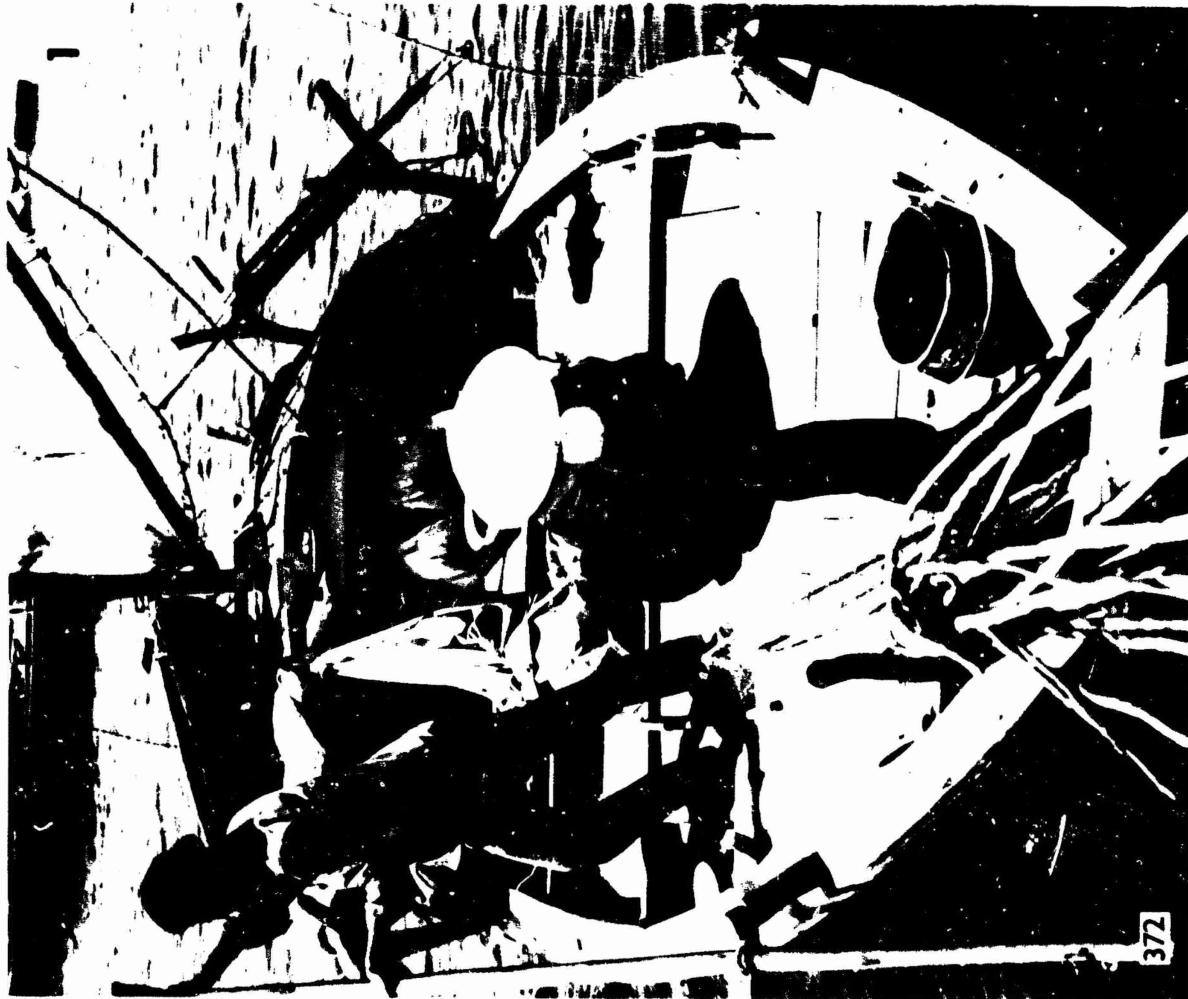
C5-T11-E là những thuyền buồm có gắn máy được những người công giáo di-cư từ Hà-Tĩnh, Bắc Việt đưa vào Nam sau ngày chia đôi lãnh thổ năm 1954. Những thuyền này thông dụng nhất trong vùng Nha-Trang và Vịnh Cam-Ranh. Người ta cho biết hiện vẫn còn một số ít hoạt động quanh vùng Hà-Tĩnh. Đa-số thuyền C5-T11-E là những thuyền đánh cá, song có một số được dùng làm nhà ở cho những gia-đình có nghề làm ăn trên đất liền.

Thân thuyền hơi dốc từ bững lái phẵng đến đầu; mũi giống hình cái muỗng.

Khoảng giữa thuyền có một mũi thấp dùng làm chỗ trú ẩn cho thủy thủ đoàn và che động-cơ. Động-cơ được đặt ở phần sau mũi. Cột buồm được dựng ngay trước mũi và có căng một cánh buồm tứ giác thẳng đứng. Hầm thuyền được đẩy bằng những tấm ván rời.

C5-T11-E

A C5-T11-E can be built in Nha Trang for about U.S. \$1,000 with sail. Five men can construct a C5-T11-E in a month. Maintenance costs about \$25 a year and consists of charring the hull monthly to kill woodworms.



Nhiều thuyền C5-T11-E có một cây xiêm dài và hộc ở phía mũi. Bánh lái bằng gỗ được đóng vào một trục bánh lái nặng. Trục này có thể được kéo lên cao hay hạ thấp dọc theo một ổ chứa trong boong lái.

Tại Nha-Trang 5 người thợ có thể đóng xong một thuyền C5-T11-E trong một tháng với phí tổn vào khoảng 1000 mỹ-kim kể cả tiền buồm. Mỗi tháng phải đốt vỏ thuyền một lần để trừ mọt. Việc bảo-trì này hàng năm tốn chừng 25 mỹ-kim.

(1) Note Clean Appearance of Light-Colored Wood of Loose-Plank Deck

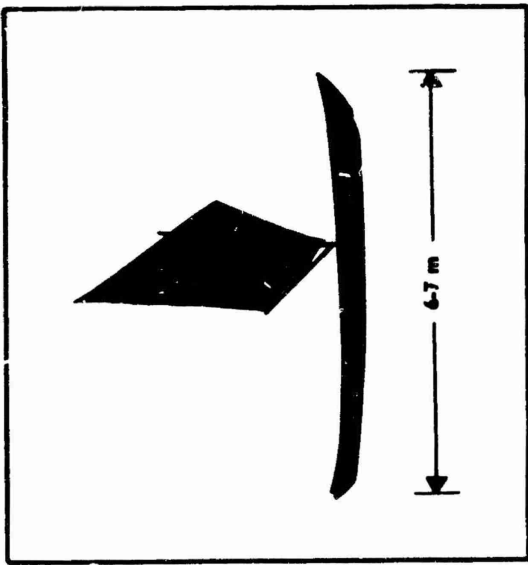
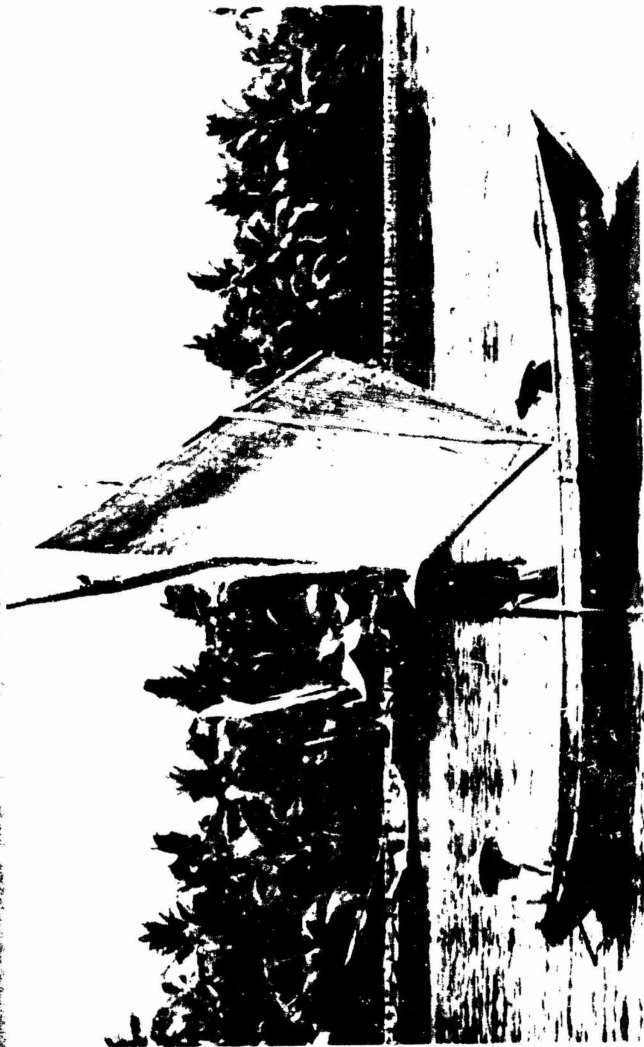
(1) Bể-y Xuất Hiện Rõ Rệt Của Màu Gỗ Lạt Dung Lót Van Thửa

(2) Owner and His Family Often Live Aboard C5-T11-E

(2) Chủ Thuyền và Gia-đình Thường Ăn Ở Trên Thuyền C5-T11-E

2





C5-T11-F				TYPE:		Motor-Sailer Fishing Boat			
LOA:	6-7 m	BEAM:	1.5 m	GROSS TONS:	1 (est)	DRAFT (loaded):	0.2 m	PROPULSION:	1 Diesel, 1 Sail
TYPE OF CATCH/CARGO:				Varied		RECOGNITION FEATURES:			
OPERATING AREA:				No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem One Sail					
				Quang Ngai Tuy Hoa To Hue					

General Information

A small motorized sailing boat, the C5-T11-F is found in greatest numbers in the fishing grounds around Quang Ngai but is popular from Tuy Hoa north to Da Nang. This native central Vietnamese canoe-type boat is constructed almost entirely of woven bamboo.

The C5-T11-F is recognized by its low freeboard and a crescent sheer rising from the low, convex stern to the high, spoon-shaped, convex bow. A single mast carrying a standing lugsail is stepped in a thwart amidships. A boxlike engine compartment is located amidships.

A wooden rudder with large curved rudderpost is set on pintles and gudgeons at the sternpost, and on some C5-T11-F there is a retractable stemboard to give lateral stability to the round, keelless hull.

C5-T11-F			LOẠI THUYỀN: Thuyền Đánh Cá Trang-Bi Động-Cơ Và Buồm		
DÀI:	RỘNG:	TRONG TẤN:	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ:	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:	
6-7 m	1.5 m	1	0.2 m	1 Máy Diesel, 1 Buồm	
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Không Nhất Định			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:		
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Quảng-Ngãi Tuy-Hòa Đến Huế			Không Có Bể Lái Cao Đuôi Thuyền Lồi Mũi Thuyền Lồi Mặt Buồm		

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T11-F là những thuyền buồm nhỏ có gắn máy hoạt động nhiều nhất tại các khu đánh cá quanh Quảng-Ngãi song cũng thông dụng từ Tuy-Hòa cho đến Đà-Nẵng. Loại thuyền giống như chiếc xuồng nhỏ này xuất xứ từ Trung-phần Việt-Nam và hầu như hoàn toàn được đóng bằng nan.

Đặc điểm hình dáng dễ nhận của thuyền là mạn thuyền nổi thấp trên mặt nước, thân thuyền vênh cong từ lái thuyền lồi, thấp đến đầu mũi lồi cao giống như chiếc muỗng. Cột buồm độc nhất được dựng trên một đà ngang ở giữa thuyền và có căng một buồm tứ-giác thẳng đứng. Khoảng giữa thuyền có một ngăn hình hộp để chứa động-cơ.

Thuyền có một bánh lái gỗ và một trục bánh lái cong lớn đặt trên một hệ thống chốt và mộng tại lõ lái. Một số thuyền C5-T11-F

C5-T11-F

A C5-T11-F can be built by 2 men in 10 days for less than U.S. \$50. The hull must be resealed every 2 months.

khác có cây xiêm ở đằng mũi để giúp kiểu thuyền có lườn tròn, không la-ký này tránh bị trông-tránh khi di-chuyển.

Hai người thợ có thể đóng xong một thuyền C5-T11-F trong mười ngày với phí tổn dưới 50 mỹ-kim. Vỏ thuyền phải được xam trét lại 2 tháng một lần.

(1) C5-T11-F With Double-Rail Frame
(2 & 3) C5-T11-F With Single-Rail Frame

1



(1) Thuyền C5-T11-F Với Khung Có Hai Nẹp
(2 & 3) Thuyền C5-T11-F Với Khung Nẹp Đơn

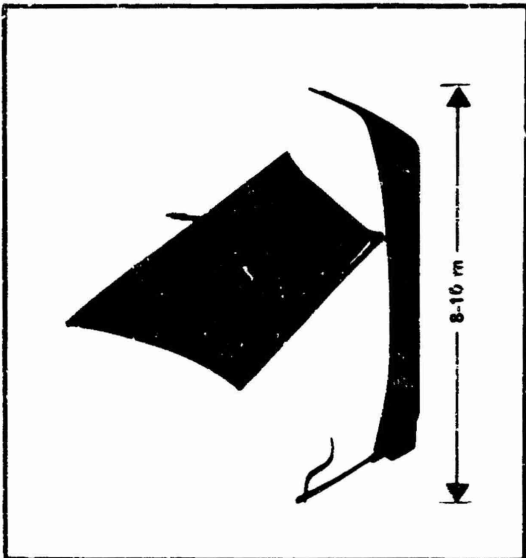
2



3



C5-T11-G (DABC-1c)



C5-T11-G			TYPE:	Motor-Sailer Fishing Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:	
8-10 m	1-2 m	3 (est)	0.4 m	1 Diesel, 1 Sail	
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:		
Varied			No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem One Sail		
OPERATING AREA:			Da Nang To Phan Thiet		

General Information

The C5-T11-G are sailing boats which fish the waters from Phan Thiet to Hue. Many are motorized.

This traditional Vietnamese double-ender is identified by its crescent sheer accentuated by the extended, curved rudderpost and stemboard. Bow and stern are convex. The long curved rudderpost moves in a slotted sternpost. The stem is similarly slotted to hold a long curved stemboard which can be raised or lowered like a daggerboard.

A single mast, stepped forward of amidships, carries a large lugsail. The hull is usually a woven-bamboo bottom fastened to topside planking. Some C5-T11-G, however, have an all-plank hull.

C5-T11-G			LOẠI THUYỀN: Thuyền Đánh Cá Trạng Rì Động-Cơ Và Buồm	
DÀI:	RỘNG:	TRỌNG TẤN:	TÀM NƯỚC CỐ CHỖ:	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:
8-10 m	1-2 m	3	0.4 m	1 Máy Diesel, 1 Buồm
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
Không Nhất Định			Không Có Bụng Lái Cao Đuôi Thuyền Lồi Mũi Thuyền Lồi Một Buồm	
VÙNG HOẠT ĐỘNG:			Từ Đà-Nẵng Đến Phan-Thiết	

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T11-G là những thuyền buồm đánh cá trong vùng biển từ Phan-Thiết đến Huế. Nhiều chiếc đã được gắn máy.

Loại thuyền Việt-Nam cổ truyền có hai đầu nhọn này dễ nhận ra do ở trục bánh lái cong dài và cây xiêm ở đằng mũi lồi. Trục bánh lái cong, dài xoay chuyển trong lỗ lái có xẻ rãnh. Lỗ mũi cũng được xẻ rãnh để chứa cây xiêm dài và cong. Cây xiêm này có thể được nâng cao hay hạ thấp.

Cột buồm độc nhất được dựng về phía trước khoảng giữa thuyền và có căng một cánh buồm tứ-giác lớn. Vỏ thuyền thường có đáy bằng nan đóng vào mạn thuyền bằng gỗ. Tuy nhiên cũng có một vài thuyền C5-T11-G hoàn toàn bằng gỗ.

C5-T11-G

A C5-T11-G can be built by two men in less than 2 months for about U.S. \$500 including engine. The frequent maintenance necessary costs about \$75 and 2 months of downtime yearly.



2

Hai người thợ có thể đóng xong một thuyền C5-T11-G trong khoảng thời gian dưới hai tháng với phí tổn vào khoảng 500 mỹ-kim kể cả tiền máy. Thuyền cần được tu-bổ thường xuyên. Mỗi năm việc tu-bổ này mất chừng 2 tháng, tổn đợ 75 mỹ-kim.

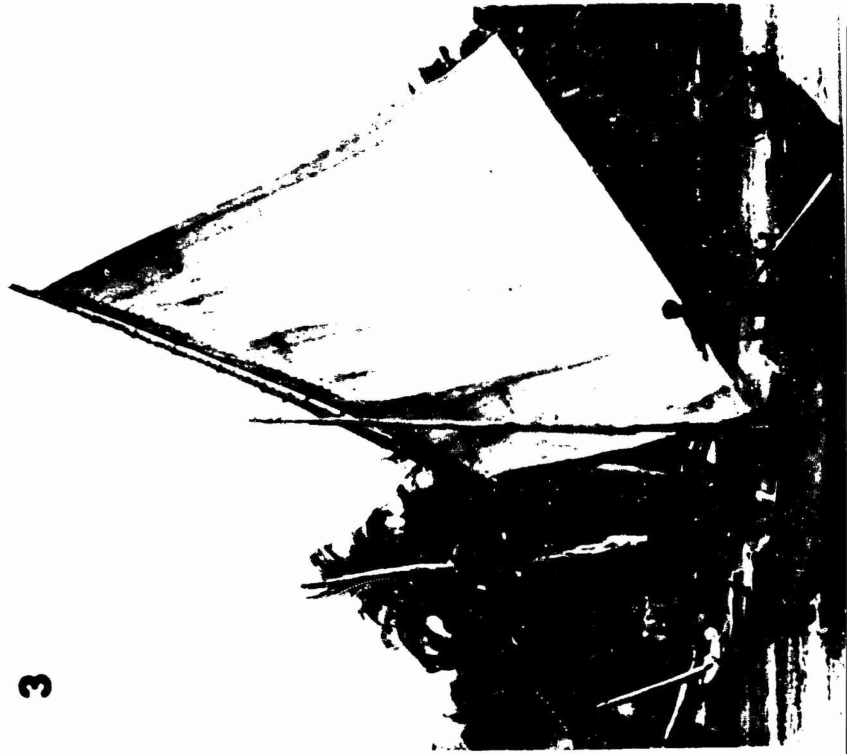
Unusual Cabin and Painted Trim Set All-Wood C5-T11-G (1) Apart From More Common Wood and Woven-Bamboo Versions (2&3)

Mũi Thuyền Khác Thường và Vách Ké Bằng Sơn Lám Thuyền C5-T11-G (1)
Hàn Toàn Bằng Gỗ phân-biệt hẳn với Những Thuyền Kiểu Thông Thường Có Đáy Bằng Nan (2&3)

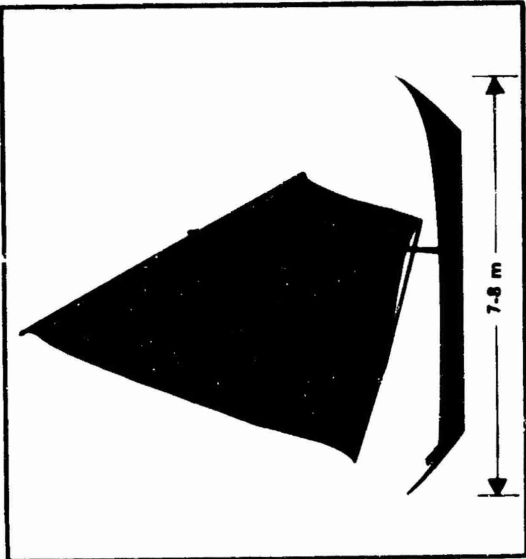
3



376



C5-T11-H (QNBC-1)



C5-T11-H			TYPE:	Motor-Sailer Fishing Boat	
LOA: 7.8 m	BEAM: 1.5-2.5 m	GROSS TONS: 7 (est)	DRAFT (loaded): 0.6 m	PROPULSION: 1 Diesel, 1 Sail	
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:		
OPERATING AREA: Quang Nam Province			No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem One Sail		

General Information

The C5-T11-H are small sailing boats or motorized sailers. Few in number, they operate near Hoi An in Quang Nam Province. Chiefly fishing vessels, they occasionally carry cargo and passengers.

These traditional Vietnamese canoe-type boats can be identified by their low freeboard, crescent sheer, stemboard, and massive, crescent-shaped rudder. An interesting feature is the rudder mounting: the wide, wooden rudder is attached by pintles and gudgeons to a curved post which is free to slide in the slotted sternpost. When raised, it extends above the low stern and is a distinctive recognition feature.

A single mast amidships carries a large standing lugsail. Elongated eyes are carved and painted near the bow.

C5-T11-H			LOẠI THUYỀN: Thuyền Buồm Đánh Cá Trang-Bi Động-Cơ Vải Buồm	
DÀI: 7.8 m	RỘNG: 1.5-2.5 m	TRỌNG TẤN: 7	TÀM NƯỚC CỎ CHỖ: 0.6 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Máy Diesel, 1 Buồm
LOẠI CÁ ĐÁNH DUỘC/HÀNG HÓA:			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Tỉnh Quảng-Nam			Không Có Bững Lái Cao Buồm Thuyền Lái Mũi Thuyền Lái Một Buồm	

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T11-H là những thuyền nhỏ chỉ có buồm hoặc thuyền buồm có gần máy. Số thuyền này chỉ có ít và hoạt động gần Hoi-An, tỉnh Quảng-Nam. C5-T11-H chính yếu là những thuyền đánh cá, song thỉnh thoảng cũng chở hàng hóa và hành khách.

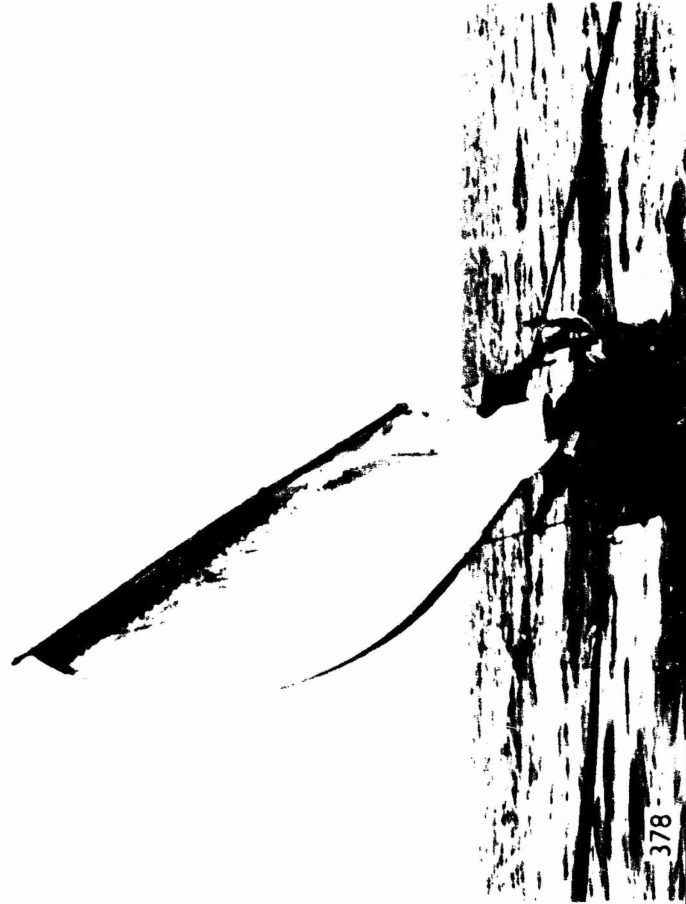
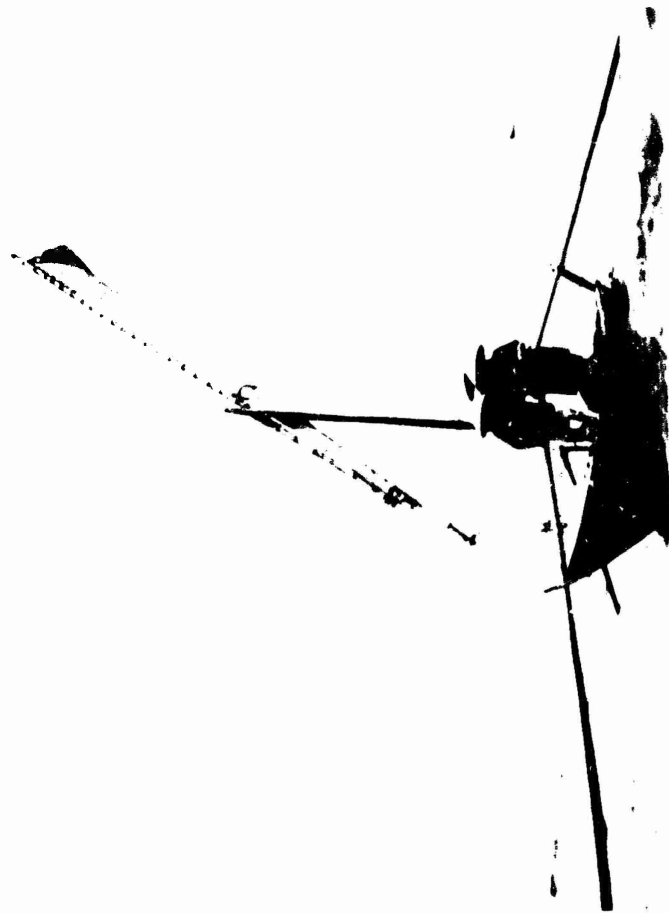
Kiểu thuyền cổ truyền Việt-Nam giống như loại xuồng nhỏ này có đặc điểm hình dáng dễ nhận là mạn thuyền nổi thấp trên mặt nước, thân thuyền cong vênh, có cây xiêm phía mũi và bánh lái lớn hình lưỡi liềm. Một đặc điểm khác đáng chú ý là cách đóng bánh lái: chiếc bánh lái bằng gỗ lớn được ráp vào một cây trục cong bằng một hệ thống chốt và mộng; trục này di chuyển tự-do trong "ô lái" có xẻ rãnh. Khi kéo lên cao, trục bánh lái nhỏ cao bên trên lái thuyền thấp tạo thành một đặc điểm hình dáng rất dễ nhận.

Cột buồm độc nhất ở giữa thuyền có căng một cánh buồm tứ-giác thẳng đứng lớn. Ở gần mũi, người ta có đục hình mắt dài và kẻ bằng sơn.

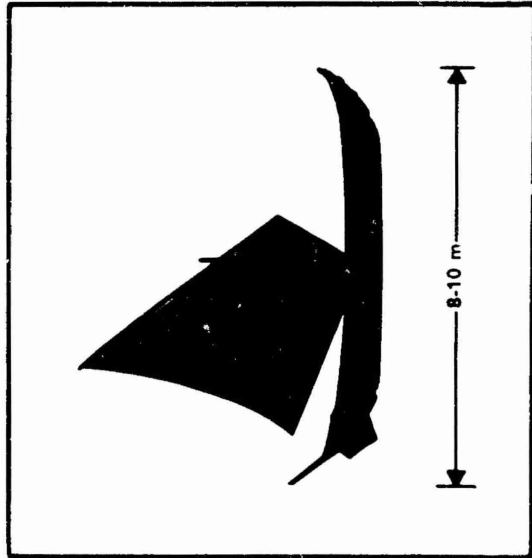
C5-T11-H

Three Views Show How C5-T11-H Combine Lugsail, Long Sweeps, and Sometimes a Small Engine for Propulsion and Maneuverability

Cả Ba Ảnh Đều Biểu-Thị Thuyền C5-T11-H Dùng Buồm Tú-Giác Với Mái Chèo Dài và Đôi Khi Có Thêm Một Động Cơ Nhỏ Để Đẩy Thuyền và Giúp Thuyền Xoay Chuyển



C5-T11-I (HUBC-2)



C5-T11-I			TYPE: Motor-Sailer Fishing Boat	
LOA: 8-10 m	BEAM: 2 m	GROSS TONS: 4 (est)	DRAFT (loaded): 0.6 m	PROPULSION: 1 Diesel, 1 Sail
TYPE OF CATCH/CARGO: Silver Barfish, Scad			RECOGNITION FEATURES:	
OPERATING AREA: Thua Thien Province			No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem One Sail	

General Information

The C5-T11-I are native Vietnamese sailing canoe-type boats which fish the waters of Thua Thien Province.

The hull of the C5-T11-I is crescent-shaped. A single large standing lugsail is stepped amidships.

The woven-bamboo bottom is fastened to a frame made by the topside plank, stem, and sternpost. The gunwales have a sharp curve at the forecastle and stern bulwarks. Washboards are sometimes added to the topside planking.

The elongated rudder and rudderpost slide in the slotted sternpost. On some C5-T11-I a retractable stemboard is fitted in the stem.

C5-T11-I may have auxiliary engines. The engine cover is a small wooden box that usually does not show above the gunwales.

C5-T11-I			LOẠI THUYỀN: Thuyền Đánh Cá Trang Bị Động-Cơ Và Buồm	
DÀI: 8-10 m	RỘNG: 2 m	TRỌNG TẤN: 4	TẦM NƯỚC CÓ CHƠ: 0.6 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Máy Diesel, 1 Buồm
LOẠI CÁ ĐÁNH DƯỢC/HÀNG HÓA: Cá Chím, Cá Muc			ĐẶC ĐIỂM NHÂN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Tỉnh Thừa-Thiên			Không Có Bững Lái Cao Đuôi Thuyền Lồi Mũi Thuyền Lồi Một Buồm	

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T11-I là những thuyền buồm bản-xứ Việt-Nam giống loại xuồng nhỏ đánh cá tại tỉnh Thừa Thiên.

Vỏ thuyền C5-T11-I có hình lưỡi liềm. Cột buồm độc nhất có căng buồm tứ-giác thẳng đứng lớn được dựng ở giữa thuyền.

Đáy thuyền bằng nan được đóng trên một khung gồm có ván mạn thuyền, lõ mũi và lõ lái. Bề gió cong dốc lên ở khoảng gần mũi và lái. Đôi khi trên bề gió người ta còn đóng thêm bờ gỗ.

Bánh lái dài và trục bánh lái trượt trong lỗ lái có xẻ rãnh. Một vài thuyền C5-T11-I có cây xiêm có thể kéo lên được ở đằng mũi.

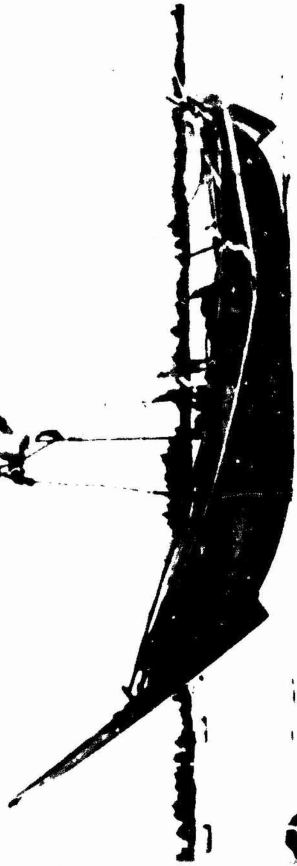
Thuyền C5-T11-I có thể có động-cơ phụ. Mái che động cơ là một thùng gỗ nhỏ thường không cao quá mạn thuyền.

C5-T11-I

- (1) Beached C5-T11-I Shows Stemboard and Rudder Retracted
- (2) Slotted Stem and Sternpost Join Single Side Planks of Frame
- (3) Deck Is a Grating Laid on Deck Beams
- (4) Woven-Bamboo Hull Joins Topside-Plank Frame Above Waterline

- (1) Thuyền C5-T11-I Trên Bãi, Biểu-Thị Cây Xiêm và Bánh Lái Đã Được Kéo Lên
- (2) Lô Mũi và Lô Lái Có Xẻ Rãnh Nối Liên Be Đóng Bằng Một Tấm Ván Đơn
- (3) Một Rà Sắt Đặt Trên Những Sườn Ngang Của Sàn Tàu Thay Ván
- (4) Vỏ Thuyền Bằng Nân Nối Liên Phần Nổi Của Khung Thuyền Trên Mặt Nước

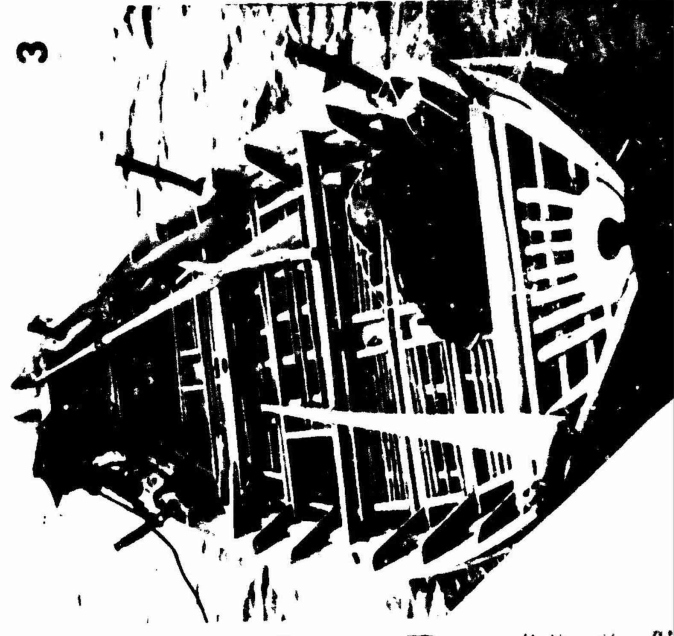
1



2



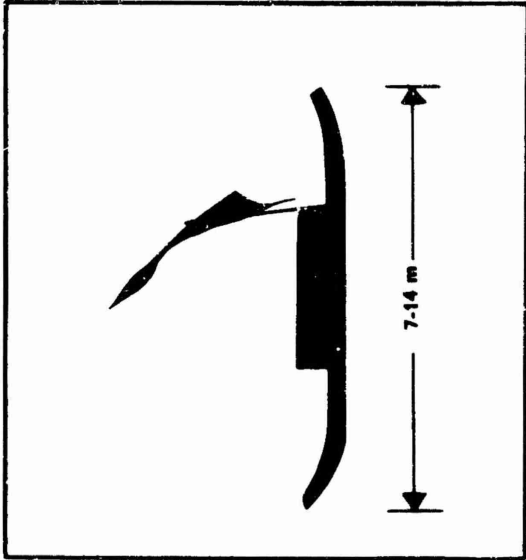
3



4



C5-T11-J (HUBC-1a)



C5-T11-J				TYPE		Sailer Fishing Cargo/House Boat			
LOA	7-14 m	BEAM	1-2 m	GROSS TONS	6 (est)	DRAFT (loaded)	0.5 m	PROPULSION:	1 Sail
TYPE OF CATCH/CARGO:				RECOGNITION FEATURES:					
Sand, Gravel, Wood, Bulk Items				No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem One Sail					
OPERATING AREA									
Quang Tri Thua Thien									

General Information

Lagoon boats native to Thua Thien Province, C5-T11-J are used primarily in the calm lagoons and the inland waterways of Quang Tri and Thua Thien provinces. They venture to sea only during daylight hours when the weather has been calm for several consecutive days. On the inland waterways, these boats serve as fishing craft, cargo vessels, ferryboats, and houseboats.

Long and narrow with low freeboard, they ride with the stern high out of the water. Both bow and stern are blunt. An unusual feature is the topside curve of the gunwale at the stern.

The arched bamboo shelters are easily and frequently repositioned or removed. A single mast stepped forward carries a standing lugsail.

The C5-T11-J is constructed of five planks which literally are sewn together with rattan along the hard chine.

C5-T11-J				LOẠI THUYỀN		Thuyền Buồm Đánh Cá Thuyền Lái Nhà Ở Và Chở Hàng			
DAI:	7-14 m	RỘNG	1-2 m	TRỌNG TẤN	6	TÀM ĐƯỢC CỎ CHỖ	0.5 m	ĐỘNG LỰC DÂY THUYỀN:	1 Buồm
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC HÀNG HÓA				Cát, Sạn, Gỏi Và Các Hàng-Hóa Công-Kênh		ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG			
VÙNG HOẠT ĐỘNG				Quảng-Trị Thừa-Thiên		Không Có Búng Lái Cao Đuôi Thuyền Lồi Mũi Thuyền Lồi Một Buồm			

Khái-Niệm Đại-Cường

C5-T11-J là loại thuyền hoạt động trong các đầm xuất xứ từ tỉnh Thừa Thiên. Thuyền được sử dụng nhiều nhất trong những đầm lầy sông và trong sông các tỉnh Quảng-trị, Thừa Thiên. Thuyền chỉ dám ra khơi vào ban ngày khi thời tiết tốt trong nhiều hôm liền. Trên các giong sông, C5-T11-J được dùng làm thuyền đánh cá, thuyền chở hàng, đồ ngang và nhà ở.

Thân thuyền dài và hẹp. Mạn thuyền nổi thấp trên mặt nước. Khi đi thuyền lái thuyền nhỏ cao khỏi mặt nước. Mũi và lái đều phẳng. Một đặc điểm đáng chú ý là mạn thuyền cong lên tại khoang lái.

Thuyền có một mái che bằng nan hình vòng cung có thể và thường hay được nhấc lên đặt vào chỗ khác một cách dễ-dàng. Cột buồm độc nhất dựng ở gần mũi có căng một cánh buồm tứ-giác thẳng đứng.

Thuyền C5-T11-J được đóng bằng năm tấm ván khâu lại với nhau

C5-T11-J

The rudder is fastened to the rudderpost like a wide paddle and operates in a trunk. C5-T11-J frequently operate with the rudder unshipped.

A small afterdeck provides a platform for the man using a sweep.

A C5-T11-J can be built in 2 or 3 weeks for less than U.S. \$200. It requires almost constant hull maintenance to keep it watertight.

(1) Motorless C5-T11-J Uses Sail and Sweep for Propulsion

(1) Thuyền C5-T11-J Loại Không Có Động Cơ Thường Dùng Buồm và Mái Chèo Để Đẩy Thuyền

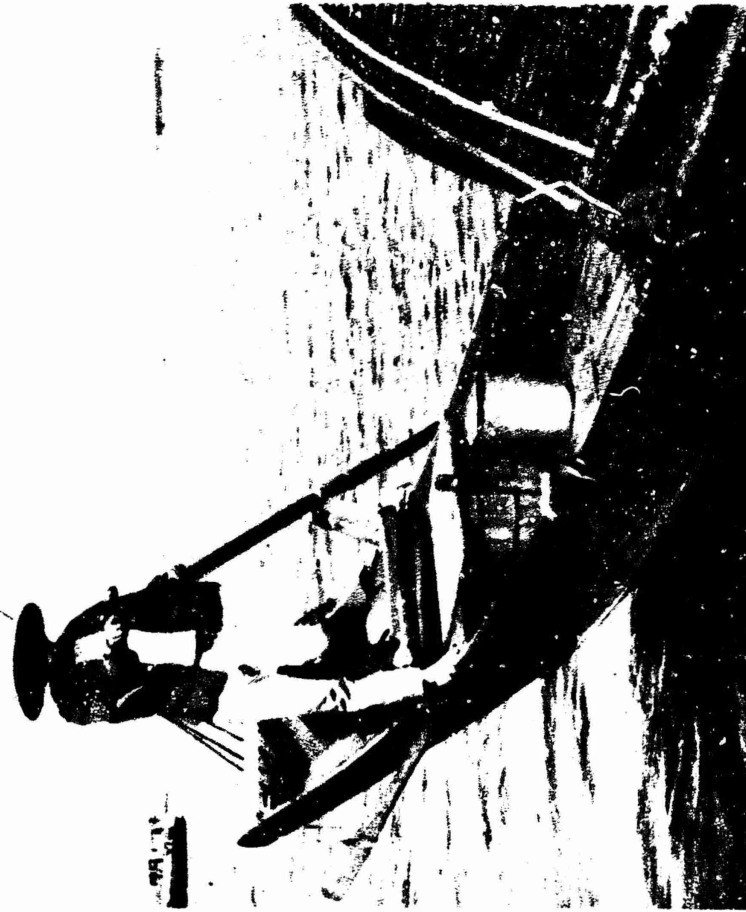
(2) Crewman at Sweep Stands on Small Poop Deck

(2) Thủy Thủ Đang Điều Khiển Thuyền Trên Boong Lái Nhỏ

1



2

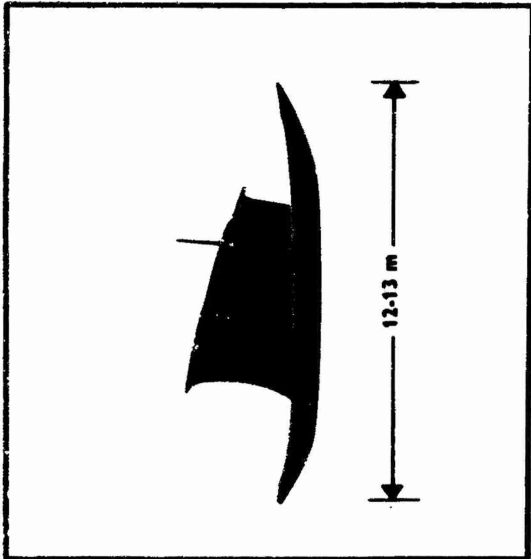
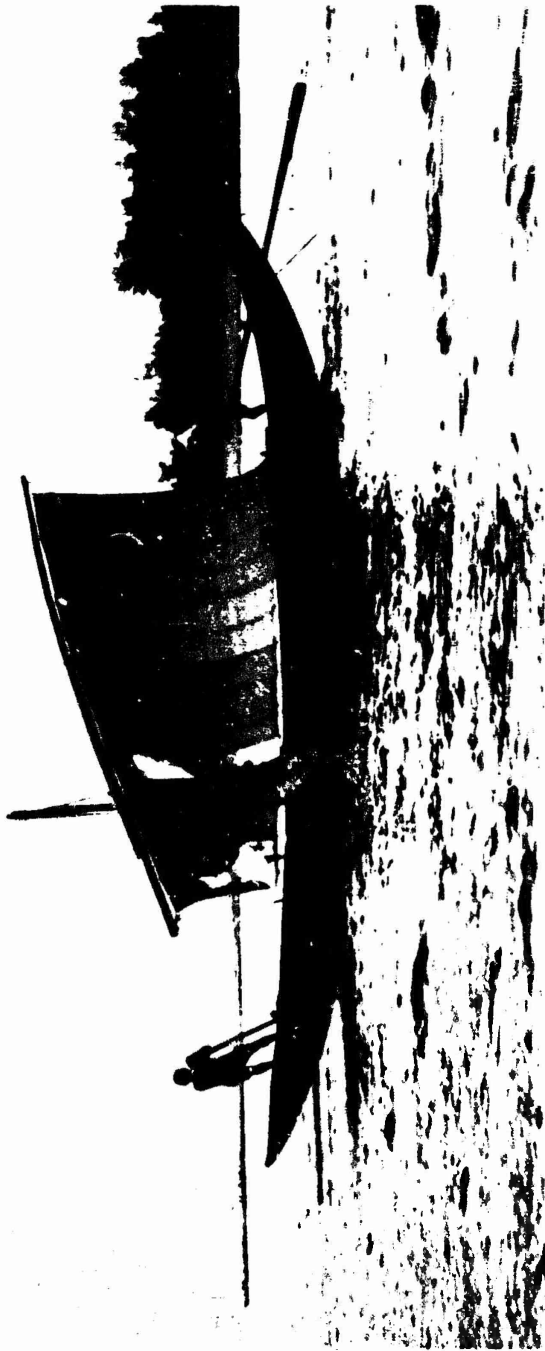


bằng dây mây dọc theo đường ống cống.

Bánh lái được gắn chặt vào trục bánh lái như một cái giã lớn và xoay chuyển trong một khung gỗ. Thuyền C5-T11-J thường tháo bánh lái ra khi hoạt động.

Phía lái thuyền có một boong hẹp dùng làm chỗ đứng cho người chèo thuyền.

Người ta có thể đóng xong một thuyền C5-T11-J trong thời gian từ 2 đến 3 tuần lễ với phí-tốn dưới 200 mỹ-kim. Vỏ thuyền cần được tu-bổ hầu như là thường xuyên để khỏi bị ngâm nước.



C5-T11-K			TYPE:		Sailer Fishing Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:	RECOGNITION FEATURES:	
12-13 m	2 m	4 (est)	0.3 m	1 Sail		
TYPE OF CATCH/CARGO:						
OPERATING AREA:						
Quang Tri Province				No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem One Sail		

General Information

The C5-T11-K are sailboats which fish primarily in the inland waters of Thua Thien and Quang Tri provinces, but which also venture as far as 10 miles to sea.

These long narrow boats are of crescent shape. They have a low freeboard, and both the blunt stern and bluff bow ride high out of the water.

C5-T11-K are of keelless, hard-chine, planked-hull construction. A single mast stepped forward carries a large wide lugsail. Arched woven bamboo canopies which can be easily moved or removed are sometimes used as shelters.

C5-T11-K			LOẠI THUYỀN: Thuyền Buồm Đánh Cá	
DÀI: 12-13 m	RỘNG: 2 m	TRỌNG TẤN: 4	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ ĐỖ: 0.3 m	ĐỘNG LỰC ĐÁY THUYỀN: 1 Buồm
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA			ĐẶC ĐIỂM NHÂN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG:			Không Có Bững Lái Cao Đuôi Thuyền Lồi Mũi Thuyền Lồi Một Buồm	
Tỉnh Quảng-Trị				

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T11-K là những thuyền buồm đánh cá chính yếu trong các sông ngòi tỉnh Quảng-Trị và Thừa Thiên, song cũng dám ra khơi cách bờ 10 hải-lý.

Loại thuyền hẹp và dài này có thân hình lưỡi liềm, mạn thuyền nổi thấp trên mặt nước. Lái thuyền, phẳng và mũi thuyền vuông nhỏ cao trên mặt nước.

Thuyền C5-T11-K thuộc kiểu kiến-trúc không la-ký, sông cúng, vô gđ. Cột buồm độc nhất dựng phía mũi có căng một cánh buồm tứ-giác lớn. Thỉnh-thoảng thuyền có một mái che bằng nệm hình vòng cung có thể nhấc ra chỗ khác để dàng đi làm nơi trú ẩn.

CS-T11-K

The long, wooden rudder and rudderpost operate in a trunk in the stern. It is frequently unshipped and the boat is maneuvered with sweeps. The small raised foredeck and afterdeck are platforms for the men operating the sweeps.

Bánh lái bằng gỗ dài, và trục bánh lái xoay chuyển trong một khung chứa tại lái thuyền. Bánh lái thường được tháo ra khỏi thuyền và người ta dùng chèo để vận chuyển thuyền. Mũi và lái đều có một boong hẹp để làm chỗ đứng chèo thuyền.

(1 & 2) Note Hard-Chine Hull of CS-T11-K

(1 & 2) Chú ý Sóng Cứng Của Vỏ Thuyền CS-T11-K

(3) CS-T11-K Are Commonly Operated by Families

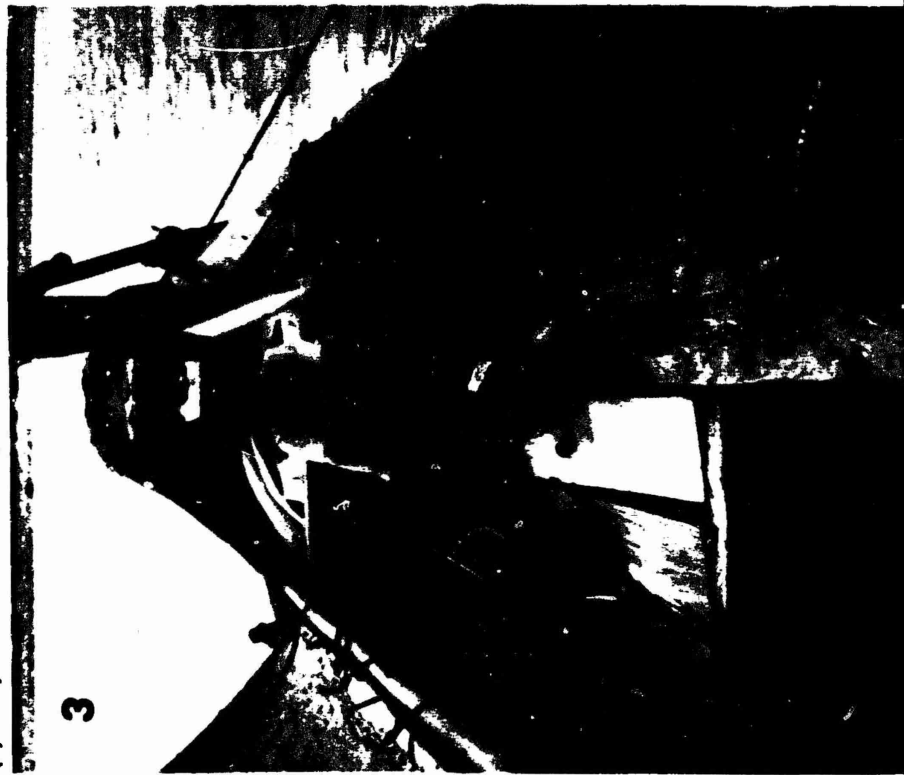
(3) Thuyền CS-T11-K Thường Do Những Gia-Đình Xử-Dụng



2



3



Propulsion System

With the exception of the C5-T11-J and C5-T11-K, most C5-T11 now have engines. The sewn-plank hull of the C5-T11-J cannot withstand engine vibrations, but there is no apparent reason why none of the C5-T11-K are motorized.

The engines on the C5-T11 fishing boats are 1- or 2-cylinder, manually started diesels of 6 to 10 hp. Yanmar, Kubota, Kirloskar, and Bukh engines are often used. Most of the boats carry between 10 and 25 liters of fuel.

The engine is usually mounted partially below deck on a wooden frame secured to the structural members of the boat.

The C5-T11-D often are equipped with a slightly larger 15- to 20-hp Bukh or Wickstrom engine which consumes about 3 liters of fuel per hour. The normal fuel-tank capacity is 20 to 25 liters. The few C5-T11-A vessels which make long passenger or cargo runs carry at least 40 liters of fuel.

The sail of the C5-T11 is usually a lugger with the mast stepped just abaft the bow. Exceptions are the lateen-rigged C5-T11-A and the C5-T11-B refugee boat which is rigged with a Chinese lugsail. A lateen sail sometimes replaces the lugger on the C5-T11-F.

The nonmotorized C5-T11-J and C5-T11-K hoist a large lugsail. Frequently on calm inland waters, the C5-T11-J and C5-T11-K are maneuvered only by sweeps and poles.

Hệ-Thống Đẩy-Thuyền

Ngoại trừ số thuyền C5-T11-J và C5-T11-K, hầu hết thuyền loại C5-T11 đều đã được gắn máy. Vỏ thuyền bằng ván khâu của loại C5-T11-J không chịu được nổi sức rung chuyển của động-cơ, song người ta không hiểu rõ vì lý do nào loại C5-T11-K không được gắn máy.

Những thuyền C5-T11 đánh cá dùng loại động-cơ diesel khởi động bằng tay, có 1 hoặc 2 xy-lanh, mạnh từ 6 đến 10 mã lực. Yanmar, Kubota, Kirloskar là những hiệu máy thông-dùng. Đa số thuyền mang theo từ 10 đến 25 lít nhiên liệu.

Động-cơ thường được đặt một phần nằm bên dưới sàn thuyền trong một khung gỗ đóng vào sườn thuyền.

Những thuyền C5-T11-D thường dùng loại động-cơ lớn hơn hiệu Bukh hay Wickstrom mạnh từ 15 đến 20 mã lực, tiêu thụ chừng 3 lít nhiên liệu một giờ. Bề mặt nhiên liệu thường chứa được từ 20 đến 25 lít. Một số ít thuyền C5-T11-A chở hàng hóa và hành khách đi xa mang theo ít nhất là 40 lít nhiên liệu.

Thuyền C5-T11 thường dùng một cánh buồm tứ-giác và cột buồm được dựng kế sau mũi thuyền, ngoại trừ loại thuyền C5-T11-A dùng buồm tam-giác và loại thuyền di-cư C5-T11-B dùng kiểu buồm tứ-giác Trung-Hoa. Thỉnh thoảng loại thuyền C5-T11-F dùng buồm tam-giác thay vì buồm tứ-giác.

Những thuyền C5-T11-J và C5-T11-K có gắn máy dùng một cánh buồm tứ-giác lớn. Khi đi trong sông ngòi êm sóng, thuyền C5-T11-J và C5-T11-K chỉ dùng mái chèo và sào để di chuyển.

Like Most C5-T11, C5-T11-B Are Motorized Sailing Vessels

Giống Như Hầu Hết Những Thuyền C5-T11, Thuyền C5-T11-B Dùng Buồm và Có Gắn Thêm Động-Cơ



C5-T11

Operational Information

C5-T11 fishing craft generally operate the year round. Most of these boats fish during the daylight hours and average 30 to 50 kg of fish per day. Since they normally return to port daily, no steps are taken to preserve the catch. The maximum speed of a motorized C5-T11 is 8 kt.

Each kind of C5-T11 operates in a fairly well defined area. Although some of the areas overlap, they do not usually coincide.

The C5-T11-A usually depart home port about 0900 and return at 2200 the same day. However, they sometimes stay out for as long as 5 days. When at sea for more than a day they tie up near small thatched huts built atop the stationary fishing traps along the coast.

Usually the C5-T11-A employ long, drift gill nets at the mouths of the many rivers along the coast of the Mekong Delta. The daily catch averages about 30 kg and includes tassel fish, lizard fish, and anchovy. Often the engine is not used while fishing. At Song Ong Doc as many as 20 of these boats are seen at a time—trailing small wooden dinghies which are used to patrol the nets. C5-T11-A are also found in fleets farther offshore but still within 8 to 10 miles of their home port. When operating under power, C5-T11-A ride smoothly in fairly heavy swells and chop.

Huts Atop Stationary Traps Hold Provisions and Offer Shelter to Crews

Cách-Thức Hoạt-Động

Những thuyền C5-T11 đánh cá thường hoạt động quanh năm. Phần nhiều những thuyền này hoạt động từ ban ngày và một ngày trung bình đánh được từ 30 đến 50 ký cá. Vì thường trở về bến hàng ngày, thuyền không dùng phương tiện nào để ướp cá. Tốc độ tối đa của một thuyền C5-T11 có gần máy là 7 gút.

Mỗi loại thuyền C5-T11 hoạt động trong một vùng khá cách biệt nhau. Mặc dầu có vài vùng lẫn một phần với vùng khác, song không mấy khi trùng hợp với nhau.

Thuyền C5-T11-A thường rời bến vào khoảng 9 giờ sáng và trở về lúc 10 giờ đêm cùng ngày. Tuy nhiên thỉnh thoảng thuyền cũng ở lại ngoài khơi lâu đến 5 hôm. Khi ở ngoài biển lâu quá một ngày, người ta thường buộc thuyền gần các chòi tranh dựng trên đầu các nò bẫy cá dọc bờ biển.

Thuyền C5-T11-A thường đánh cá bằng lưới kéo thả trôi dài tại các cửa sông dọc bờ biển vùng Châu-thổ sông Cửu Long. Số cá đánh được một ngày trung bình vào khoảng 30 ký gồm có cá chét, cá mòi và cá cơm. Thường người ta tát máy khi bắt lưới. Tại Sông Ông Đốc có khi người ta thấy đến 20 thuyền loại này cùng một lúc có kéo theo những xuồng gỗ nhỏ để đi kiểm soát lưới. Người ta cũng thấy những thuyền C5-T11-A đi từng đoàn xa hơn ngoài khơi, song không quá 8 hay 10 dặm cách bờ. Khi chạy bằng động cơ, thuyền C5-T11-A có thể lướt êm qua những đợt sóng khá cao.

Lều Cát Trên Nò Cá-Định Chứa Lương-Thực và Lều Nhỏ Trú Ẩn Cho Thủy-Thủ-Đoàn



Shark Are Frequently Among Catch of C5-T11-B Thuyền C5-T11-B Thường Đánh Được Cá Cá Nhám

C5-T11-B regularly work in pairs using a large lift net between them. Throughout the year they usually depart port about 0400 and return the same day about 1900. However, many of them carry enough food and water for 7 days, and they can remain at sea for several days. Normally there is no means for preserving the catch on board. The cruising speed of the C5-T11-B, light, is estimated to be 5 kt and the maximum speed 8 kt.

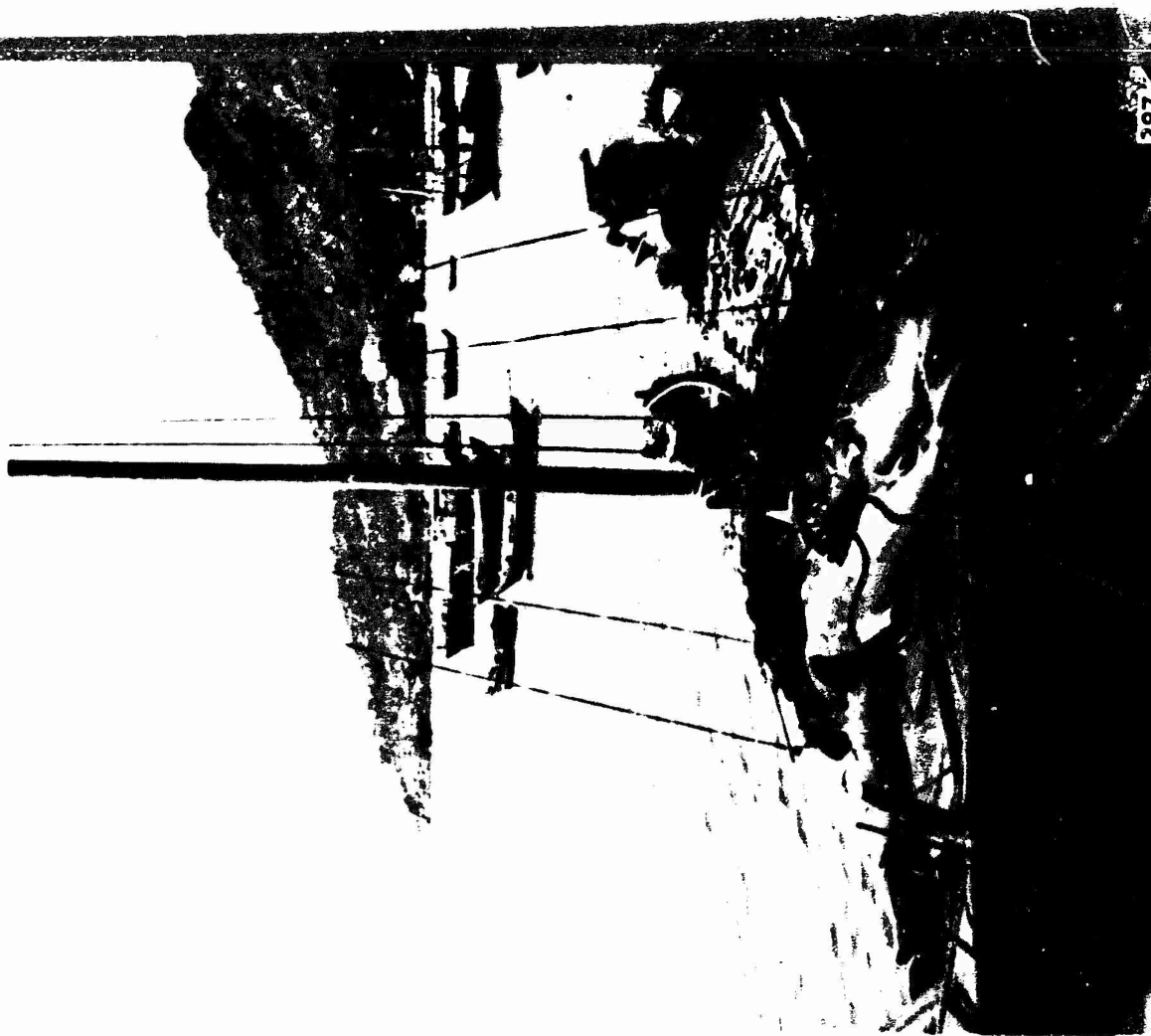
The C5-T11-D usually depart home port in the middle of the night (0200). Fishing with a lift or encircling gill net, they snare about 300 kg, including scud, on a good day and return home in the late afternoon. If the catch is poor, they may stay at sea for as long as 5 days. One of their principal fishing grounds is located about 20 miles east of the lighthouse at Ke Ga. These craft sometimes fish for squid at night. The engine is not used during either fishing operation.

Although C5-T11-D are sturdy, seaworthy craft that can operate in 2-m seas and 20-kt winds, many of them do not work in October because of the monsoon. On occasion, C5-T11-D are used for hauling cement or other cargo in the coastal regions between Vung Tau and Nha Trang. On cargo hauls they usually stay at sea for a week.

Thuyền C5-T11-B thường dùng một lưới lớn đánh cá từng hai thuyền một. Quanh năm thuyền thường rời bến vào khoảng 4 giờ sáng và trở về vào lúc 2 giờ chiều cùng ngày. Tuy nhiên rất nhiều thuyền có mang theo gạo nước đủ 7 ngày và có thể ở lại ngoài khơi trong nhiều ngày. Thường thuyền không mang theo phương tiện để ướp cá. Tốc độ hải hành của thuyền C5-T11-B khi chờ nhẹ phóng độ 5 gút, tốc độ tối đa chừng 8 gút.

Thuyền C5-T11-D thường rời cơ cảng vào khoảng nửa đêm (2 giờ sáng), dùng lưới mảnh hay lưới ben đánh bao đánh được chừng 300 ký cá nục, nếu may mắn, và trở về bến vào lúc xế chiều. Nếu chỉ đánh được ít cá, thuyền có thể ở lại ngoài biển lâu đến 5 ngày. Một trong những vùng đánh cá chính của loại thuyền này ở khoảng 20 hải lý về phía đông hải đăng Kê Gà. Thuyền thỉnh thoảng cũng đánh cá mực về ban đêm. Khi đánh cá mực thuyền tắt máy.

Mặc dầu vững chắc và có sức chịu đựng sóng cao 2m và gió mạnh 20 gút, nhiều thuyền C5-T11-D ngưng hoạt động vào tháng mười khi gió mùa thổi. Thỉnh thoảng thuyền C5-T11-D được dùng để chở xi măng và các loại hàng hóa khác dọc ven biển từ Vũng-Tàu đến Nha-Trang. Khi chuyển hàng như thế, thuyền thường ở ngoài khơi lâu đến 1 tuần.



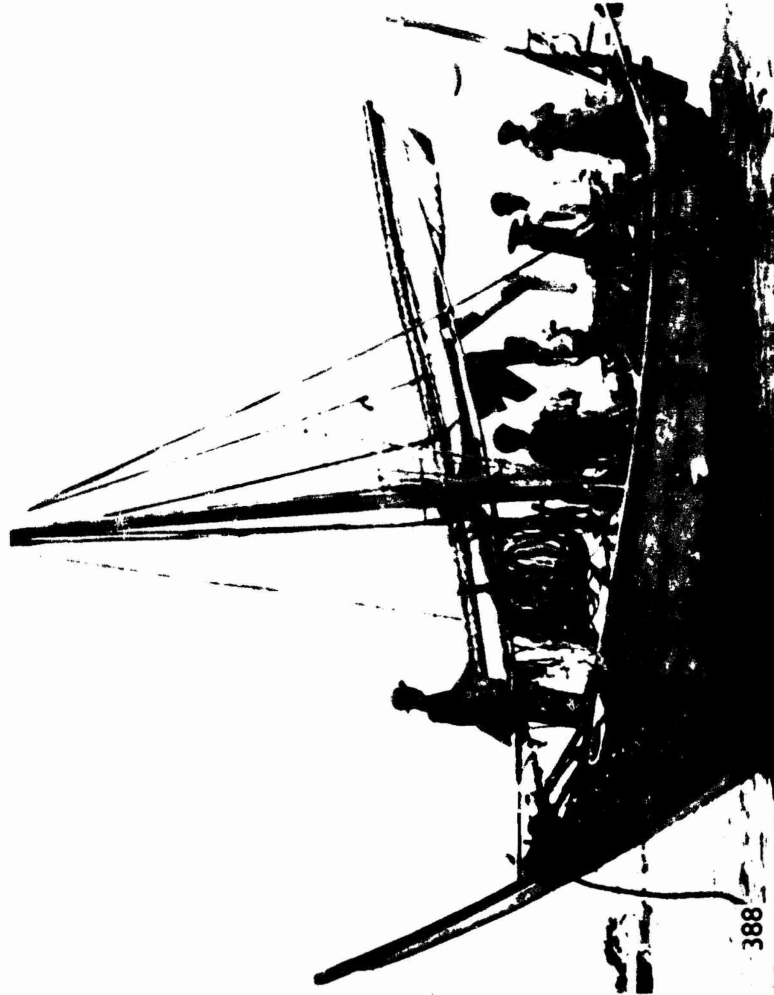
C5-T11

In spite of a reputation for seaworthiness, C5-T11-E rarely venture more than 20 miles from home port. They put to sea about 0300 and return in late afternoon. Using encircling gill nets, they average about 50 kg of grouper, scad, and cardinal fish each day. C5-T11-E operate the year round but not on Sundays. In the off-season they trawl for shrimp. A round basket boat is used in the fishing operation.

The lightweight, woven bamboo C5-T11-F put to sea about 0600 and return in late afternoon. They commonly snare about 40 kg of fish with hooks and lines. The engine is not used while fishing. These boats fish the year round.

The sturdy C5-T11-G fishing boats may remain at sea for 5 days. However, they normally depart port about 0300 and return in early afternoon with a catch of 50 to 200 kg. These widely used and versatile boats employ hooks and lines and encircling gill, lift, and trawl nets. The kind of catch depends upon the area and fishing methods.

C5-T11-G Use a Wide Variety of Fishing Techniques Thuyền C5-T11-G Sử-Dụng Nhiều Kỹ-Thuật Đánh Cá Khác Nhau



Although the C5-T11-H are sometimes used as passenger or cargo vessels, they are primarily fishing boats which normally leave port in the afternoon and return late at night. Their varied catch weighs about 45 kg. The fish are not preserved. However, if the fishing is poor, the craft can remain at sea for 5 days, in which case the fish are dried or salted. These boats do not operate from March through August.

C5-T11-H cannot navigate in seas of 1.5 m or more, but they are said to go out about 20 miles to Cu Lao Cham Island. They use sweeps for close maneuvering in port.

Mặc dù nổi tiếng là có sức chịu được sóng gió, thuyền C5-T11-E ít khi dám đi xa quá cự-cảng 20 hải-lý. Thuyền ra khơi vào khoảng 3 giờ sáng và trở về lúc xế chiều. Dùng lưới bện đánh bao, mỗi ngày thuyền đánh được trung-bình khoảng 50 ký gồm có cá đồ giả, cá nục và cá sơn. Thuyền C5-T11-E hoạt động quanh năm, chỉ nghỉ vào những ngày chủ nhật. Ngoài mùa đánh cá, thuyền dùng lưới giả bắt tôm. Người ta dùng một thuyền thúng khi bủa lưới.

Loại thuyền C5-T11-F bằng nan nhẹ ra khơi vào khoảng 6 giờ sáng và trở về vào buổi chiều. Dùng đường câu, thuyền thường bắt được 40 ký cá một ngày. Khi đánh cá, người ta tắt máy. Loại thuyền này đánh cá quanh năm.

Loại thuyền đánh cá C5-T11-G vững chắc có thể ở lại ngoài khơi lâu 5 ngày. Tuy nhiên thuyền thường rời bến vào khoảng 3 giờ sáng và trở về vào buổi chiều với số cá đánh được từ 50 đến 200 ký. Loại thuyền được dùng nhiều và có nhiều công dụng này đánh cá bằng đường câu, lưới bện đánh bao, lưới mảnh và lưới giả. Loại cá đánh được tùy thuộc vào vùng và phương pháp đánh cá.

Mặc dù thỉnh thoảng được dùng để chở hàng hóa à hành khách, C5-T11-H chính yếu là những thuyền đánh cá và thường rời bến vào buổi chiều, trở về lúc khuya. Cá bắt được vào khoảng 45 ký gồm nhiều loại khác nhau. Số cá này không được ướp. Tuy nhiên nếu chỉ đánh được ít cá, thuyền có thể ở lại ngoài khơi lâu 5 hôm và người ta phơi cá cho khô hoặc ướp bằng muối. Thuyền ngừng hoạt động từ tháng ba đến tháng tám.

Thuyền C5-T11-H không thể hải hành khi sóng cao 1m5 hay hơn, song người ta cho biết thuyền có thể đi đến Cù-Lao-Chàm cách xa 20 hải-lý. Thuyền dùng mái chèo để vận chuyển khi cập bến.

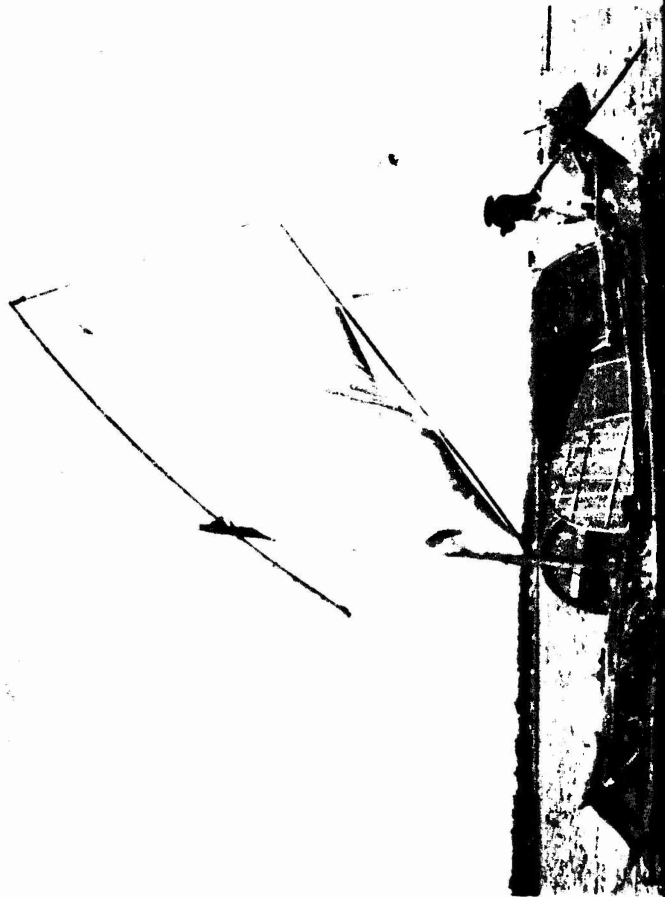
Some of the C5-T11-I use a lift net to haul in their 50-kg catch which includes silver batfish and scad. Others employ long lines. Although many of the craft, particularly those fishing with lift nets, work from early morning to late afternoon, others depart in early evening and return the following afternoon. They operate all year, but fish the inland waterways during the northeast monsoon season. Many of the motorized craft use only the sail when fishing. They are said to go as far as 20 miles from shore in good weather and sometimes remain at sea for 2 days.

The C5-T11-J and C5-T11-K are similar in operation. The sturdier C5-T11-K go to sea more often than the C5-T11-J, but neither craft goes out farther than 5 to 10 miles, and both return to port before dark each day. On the inland waters, they moor to bamboo poles stuck in the shallow river bed and use X- and V-frame dip nets. At sea they use light trawl nets or fish bamboo-basket traps. Occasionally they trawl in pairs.

C5-T11-J cargo boats carry sand, gravel, seaweed, coal, charcoal, wood, or similar bulk items. When fully loaded, the C5-T11-J operate with little freeboard.

C5-T11-J Often Carry Cargo

Thuyền C5-T11-J Thường Chở Hàng-Hóa



Một số thuyền C5-T11-I đánh cá bằng lưới mành và bắt được chừng 50 ký gồm có cá chim và cá nục. Một số thuyền khác dùng đường câu. Mặc dù có nhiều thuyền, đặc-biệt là loại dùng lưới mành, chỉ hoạt động từ sáng sớm đến xế chiều, một số khác ra khơi lúc tảng sáng và trở về chiều ngày hôm sau. Thuyền hoạt động quanh năm, song suốt trong mùa gió đông-bắc thổi thuyền chỉ đánh cá trong sông. Nhiều thuyền có gắn máy chỉ dùng buồm khi bữa lưới. Người ta cho biết thuyền thường ra cách bờ đến 20 hải lý khi tốt trời và thỉnh thoảng ở lại ngoài khơi lâu 2 ngày.

Thuyền C5-T11-J và C5-T11-K có cách hoạt-động giống nhau. Thuyền C5-T11-K vững chắc hơn và ra khơi thường hơn, thuyền C5-T11-J song cả hai loại đều không ra xa bờ quá từ 5 tới hải lý và đều trở về bến mỗi ngày trước lúc xâm tối. Khi đánh cá trong sông, người ta buộc thuyền vào những sào cắm xuống đáy sông cạn và dùng lưới nhỏ cầm tay có khung hình chữ X hay chữ V. Khi đánh cá ngoài khơi, thuyền dùng lưới giã đánh cá nhẹ hay nò bằng tre. Thỉnh thoảng thuyền dùng lưới giã đánh cá từng đôi một.

Thuyền C5-T11-J chở hàng thường chuyên chở cát, sạn, than, gỗ hoặc các loại hàng nặng tương tự.

Hand Lines Are Common on C5-T11-I

Lối Câu Ống Rất Thông Dụng Trên Thuyền C5-T11-I



CB-T11

- (1) Drift-Gill Netters at Song Ong Doc Tow Dinghies for Patrolling Nets
- (2) CS-T11-j Carry Small Fish Traps

- (1) Những Thuyền Đánh Lưới Bám Thả Trôi Trên Sông Ông Đốc Kéo Theo Xưởng Để Kiểm-Soát Lưới
- (2) Thuyền CS-T11-j Mang Theo Những Mò Nhỏ



Equipment

Equipment on C5-T11 boats is minimal. Bilge water is usually dipped out with small baskets. Anchors, when carried, are generally of wood with stones lashed on for weight. Lights, if any, are kerosene lanterns. About half of these boats have nylon or bamboo floats which can be used as life buoys.

C5-T11-A usually carry metal anchors — one large steel anchor at the bow, and sometimes another smaller metal anchor. A hand-operated bilge pump is usually situated just abaft the cabin. Sometimes three kerosene lanterns are carried.

C5-T11-B sometimes carry two anchors of either wood or metal with as much as 500 m of manila line attached. Occasionally a motor-driven bilge pump is found on board. Frequently a large windlass is mounted forward of the mast for handling the anchor and fishing nets. A first-aid kit is usually carried.

C5-T11-D vessels that haul cargo sometimes have a hand-operated crane for loading and unloading. They carry two wooden anchors.

Dụng-Cụ Trang-Bị

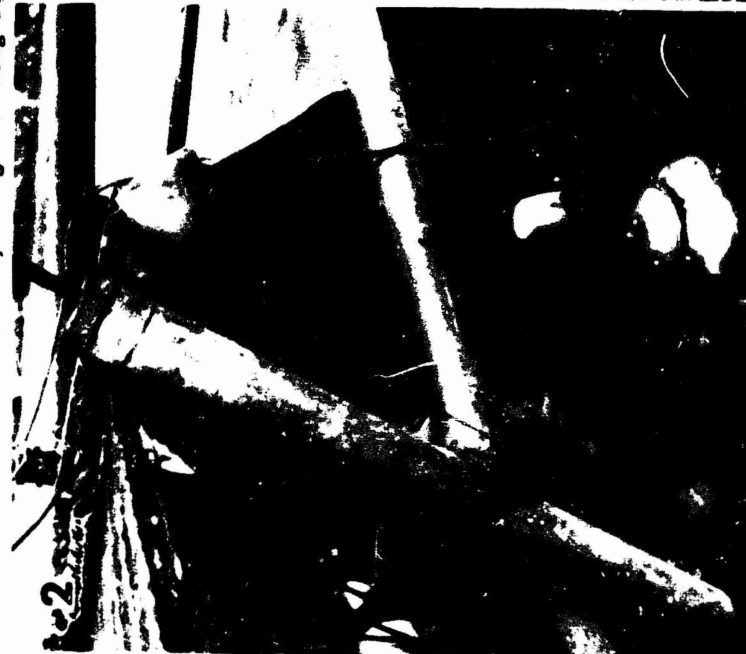
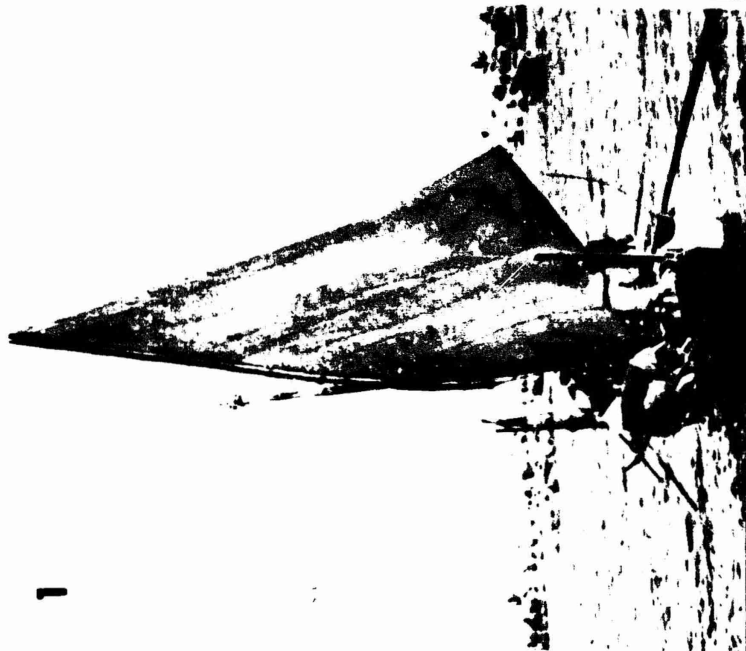
Thuyền C5-T11 ít có ạo trang bị. Người ta thường dùng gầu nhỏ để tát nước lườn. Nếu có mang theo, neo của thuyền thường là bằng gỗ có buộc thêm đá cho nặng. Đèn của thuyền, nếu có, là loại đèn dầu. Vào khoảng một nửa số thuyền C5-T11 mang theo phao ny-lông hay plát-tíc có thể dùng làm phao cấp cứu.

Thuyền C5-T11-A thường dùng một neo kim-khí lớn đặt ở đằng mũi, và đôi khi có thêm một neo nhỏ khác cũng bằng kim-khí. Thuyền có một bơm lườn bằng tay thường đặt kế sau mũi. Đôi khi thuyền mang theo ba đèn dầu hồi.

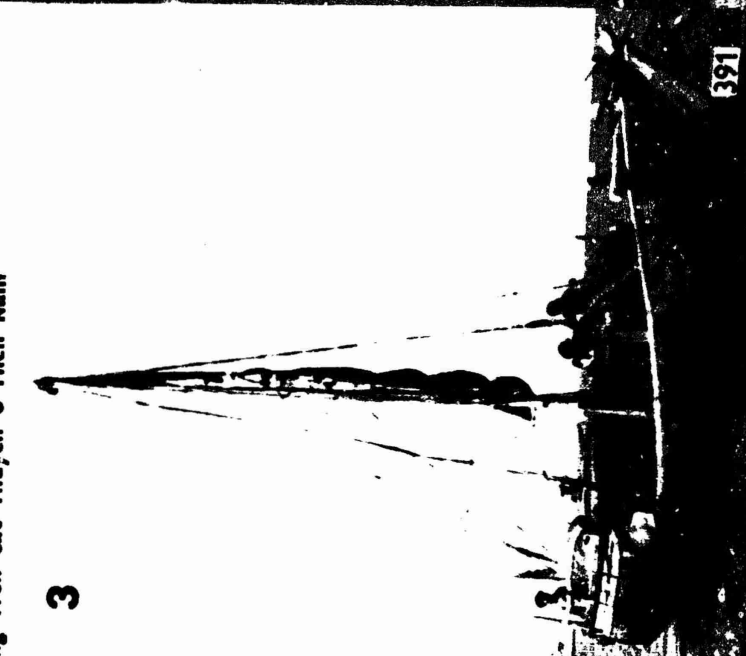
Thuyền C5-T11-B thỉnh thoảng mang theo hai neo bằng gỗ hoặc bằng kim-khí có buộc 500m dây gai. Đôi khi thuyền được trang-bị một bơm lườn bằng máy. Thuyền thường có một trục cuộn lớn đặt phía trước cột buồm để vận chuyển neo và lưới. Một thùng thuốc cấp cứu cũng thường được mang theo.

Thuyền C5-T11-D chở hàng thỉnh thoảng có một cần trục vận chuyển bằng tay để lên hàng và xuống hàng. Thuyền có hai neo bằng gỗ.

(1) Handpump and Windlass Are Rare on C5-T11 of North
(2 & 3) Such Items Are Common on Boats of South



(1) Bơm Tay và Trục Cuộn ít Có Trên Những Thuyền C5-T11 ở Miền Bắc
(2 & 3) Những Rất Thông Dụng Trên Các Thuyền ở Miền Nam



C5-T11

Two Views Show That Young and Old Alike Are Found Among the Crews
Hai Ảnh Đầu Đều Thi Thủy Thủ Đoàn Gồm Có Cả Trẻ Lớn Già



C5-T11-E occasionally have three wooden anchors.

The C5-T11-G are equipped with sweeps for maneuvering in shallow water. Pairs of stones hung over the weather rail provide for small adjustments in ballast, and in strong winds a hiking spar is rigged. Some are equipped with engine-powered bilge pumps. One metal anchor with about 50 m of cable is standard. Bamboo torches provide the only light.

In contrast, the C5-T11-J and C5-T11-K usually carry no equipment but the fishing gear.

Crew

C5-T11 normally have crews of 4 to 8. Except for the C5-T11-B and C5-T11-E, they are generally manned by Buddhists who have little money or education. Occasionally a family or crew from the Cao Dai sect can be found operating a few of these boats. The C5-T11-B and the C5-T11-E are usually manned by Catholic refugees from North Vietnam. C5-T11-B crews are moderately prosperous and are usually all related.

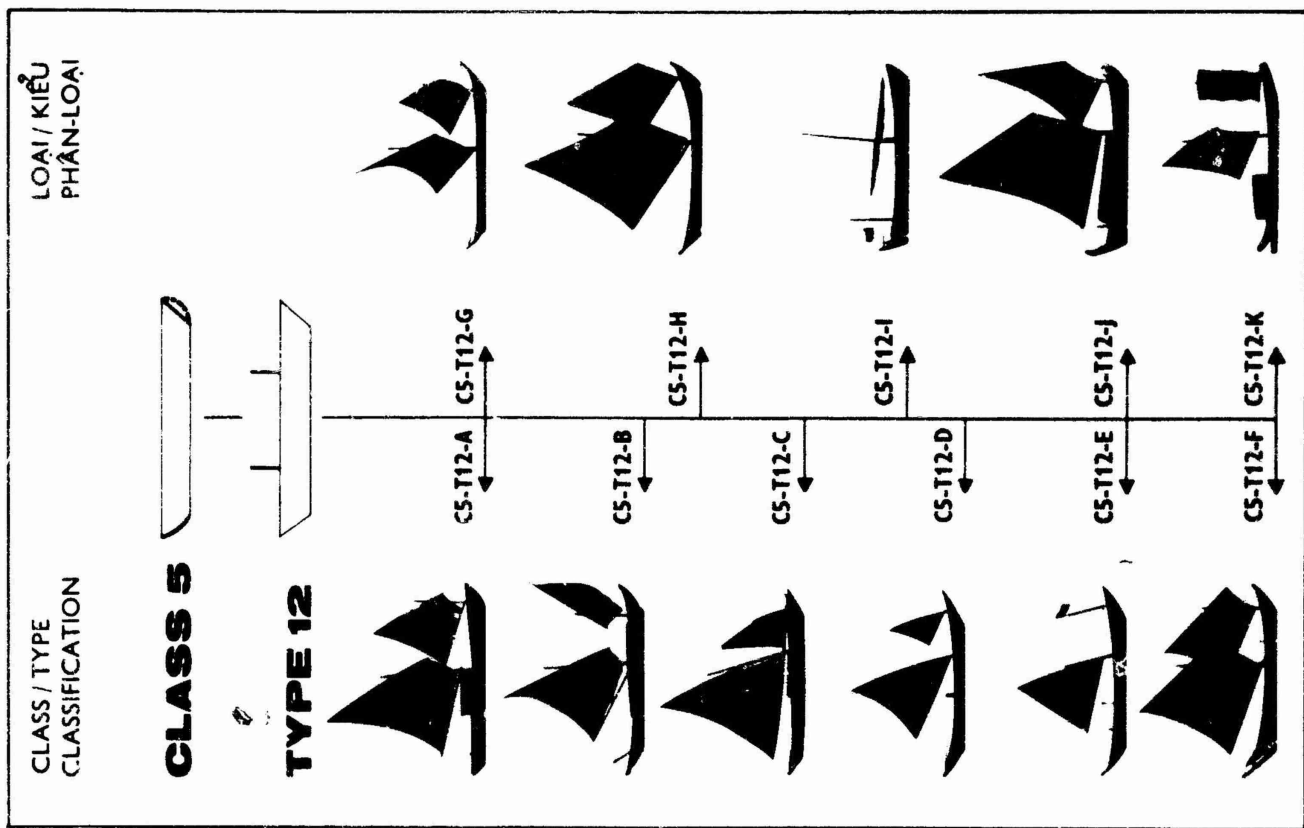
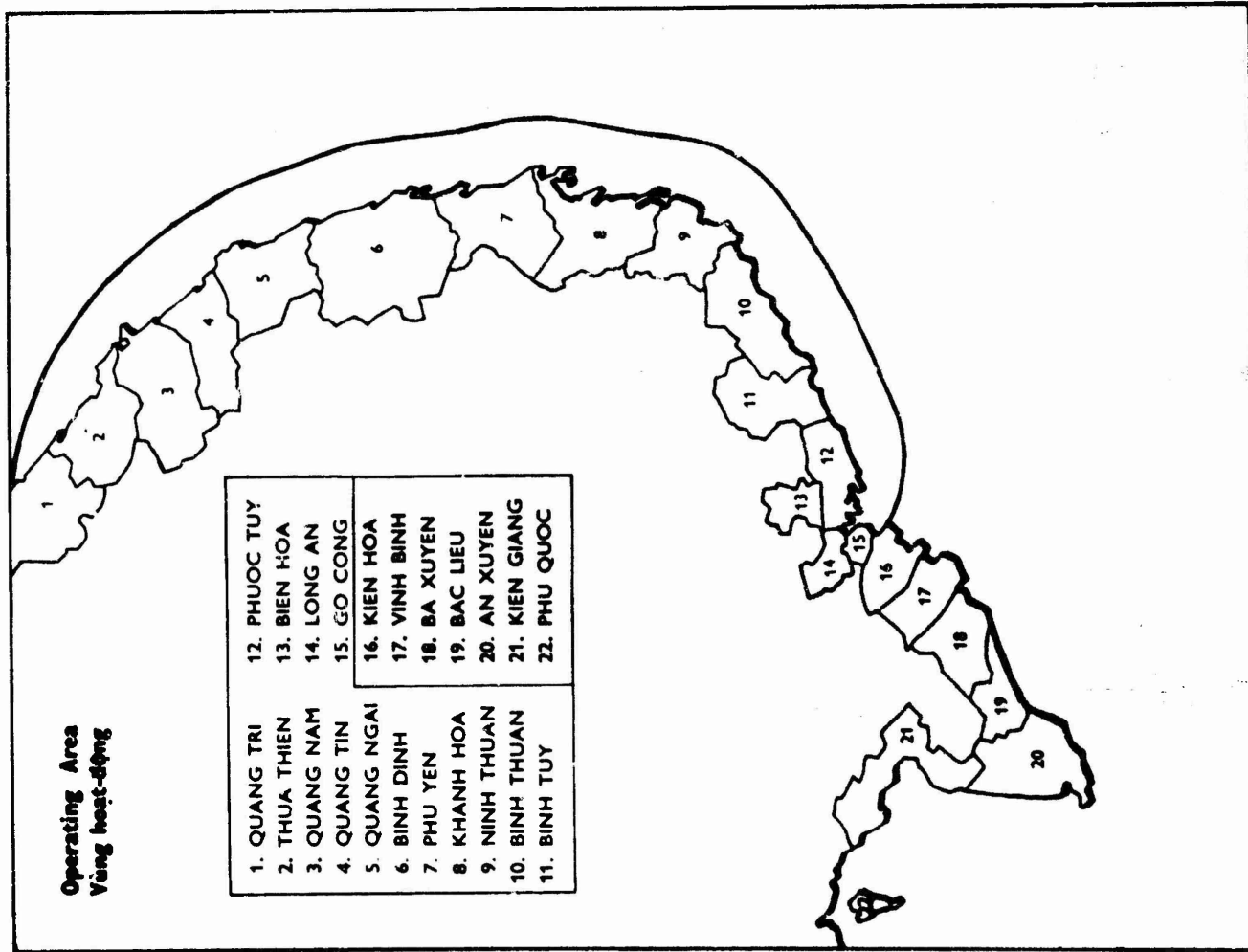
Thuyền C5-T11-E đôi khi có ba neo gỗ.

Thuyền C5-T11-G có mang theo mái chèo để dùng khi đi trong vùng nước cạn. Người ta buộc nhiều tảng đá trên bờ gỗ mạn thuyền để dân chài cho thuyền thêm đầm và khi có gió mạnh người ta dùng thêm một trụ kéo. Một vài thuyền có máy bơm nước. Một neo kim-khí và 50m dây cáp là trang bị tiêu chuẩn của thuyền. Thuyền chỉ có được tre để soi sáng.

Ngược lại, thuyền C5-T11-J và C5-T11-K thường không mang theo đồ trang-bị nào ngoài những dụng cụ đánh cá.

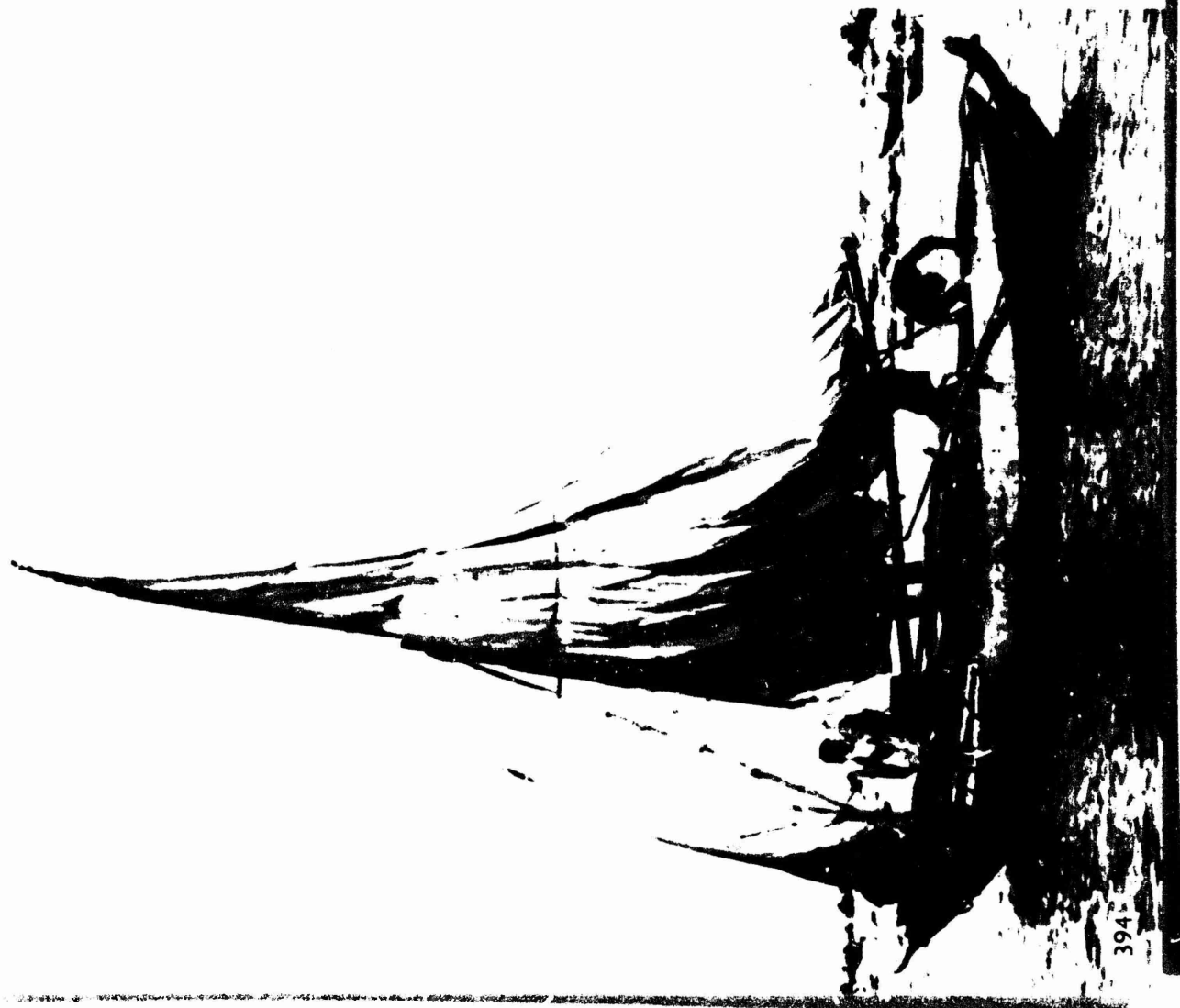
Thủy Thủ Đoàn

Thủy thủ đoàn của thuyền C5-T11 thường gồm từ 4 đến 8 người. Ngoài trừ trên thuyền C5-T11-B và C5-T11-E số thủy thủ này thường là những tín đồ Phật-giáo nghèo nàn và ít học. Thịnh-thoảng người ta cũng thấy có những gia-dinh hoặc thủy thủ thuộc Cao-dài giáo trên một số ít thuyền này. Thủy thủ đoàn thuyền C5-T11-B và C5-T11-E thường là những người Công-giáo di cư từ Bắc Việt. Thủy thủ đoàn thuyền C5-T11-B tương đối khá giả và thường có họ hàng với nhau.



CS-T12

CS-T12-C



CS-T12-A



CS-T12-B



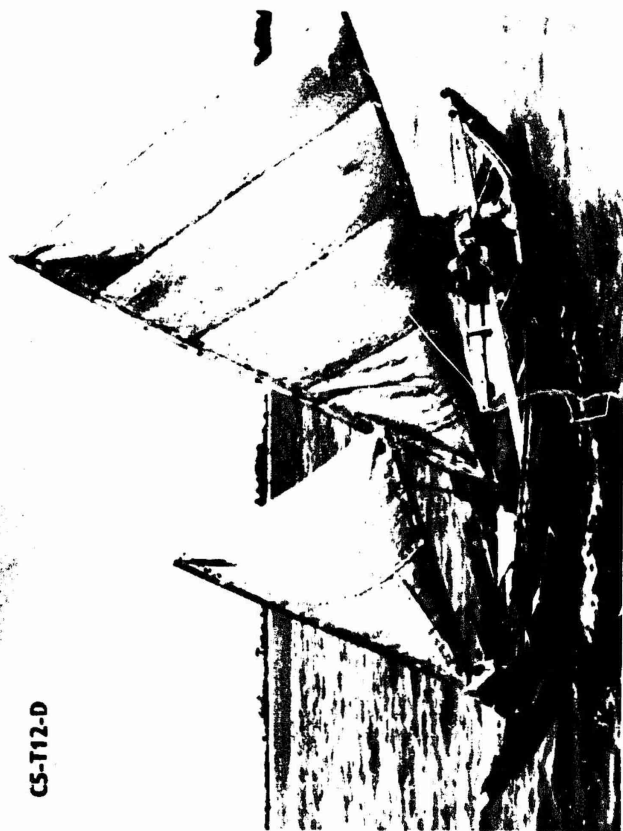
CS-T12-F



CS-T12-G



CS-T12-D



CS-T12-E

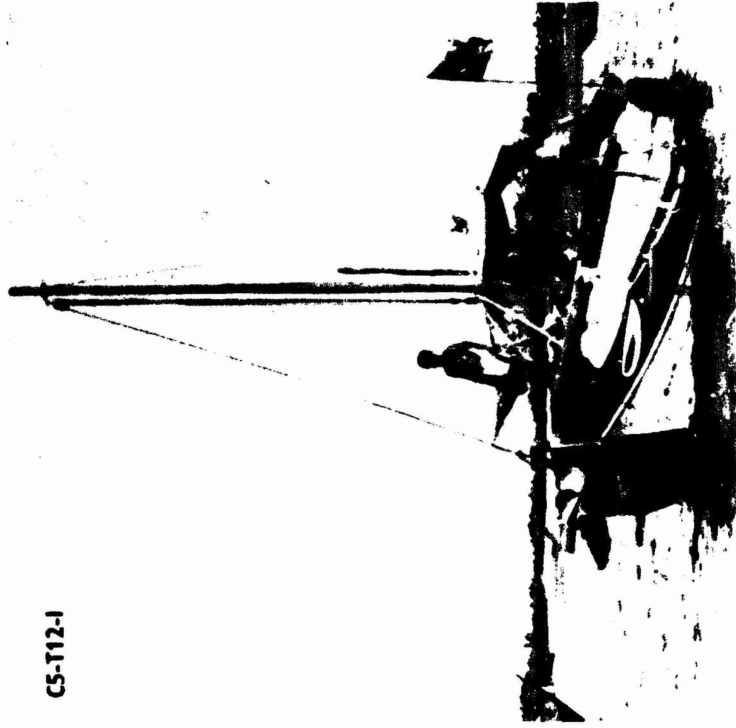


CS-T12

CS-T12-J



CS-T12-I



CS-T12-K

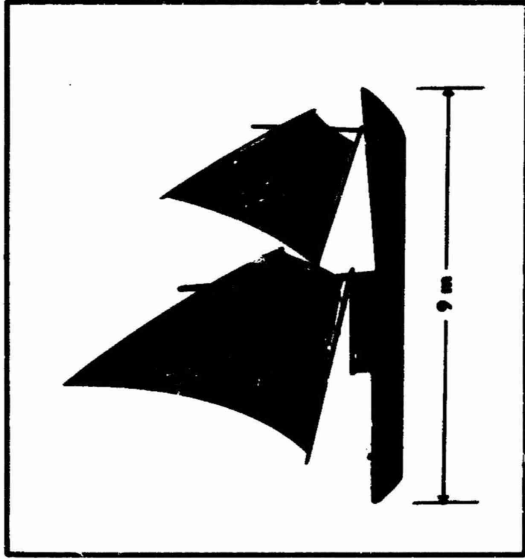


CS-T12-H





C5-T12-A



C5-T12-A		TYPE: Motor-Sailer Fishing Boat	
LOA: 9 m	BEAM: 2.5 m	GROSS TONS: 5 (est)	DRAFT (loaded): 0.5 m
TYPE OF CATCH/CARGO: Catfish, Spinefoot, Snakehead		PROPULSION: 1 Diesel, 2 Sails	
OPERATING AREA: Vung Tau		RECOGNITION FEATURES: No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem Two Sails	

General Information

C5-T12-A are small, two-masted motorized sailing boats which fish the waters around Vung Tau.

These boats have an almost flat sheer from the moderately raked blunt stern to the bluff spoon-shaped bow.

A low arched roof is fastened to the gunwales to form an engine compartment amidships. The hull is rimmed with bulwarks on all four sides. The boat is lug-rigged with the mainmast just forward of the cabin and the foremast set far forward in the bow.

The blunt ends of the hard-chine, planked hull are formed by bending the bottom planks upward to close the bow and stern.

A retractable wooden rudder is set on the vertical rudderpost in a trunk through the stern.

C5-T12-A		LOẠI THUYỀN: Thuyền Buồm Đánh Cá Có Gắn Máy	
ĐÀI: 9 m	RỘNG: 2.5 m	TRỌNG TẤN: 5	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ: 0.5 m
LOẠI CÁ DÀNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Cá Thiều, Cá Dĩa, Cá Bống		ĐẶC ĐIỂM NHÂN DẠNG: Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Lỗi Mũi Lỗi Hai Buồm	
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Vũng-Tàu			

Khái-Niệm Đại-Cường

C5-T12-A là những thuyền nhỏ có hai cột buồm và có gắn máy đánh cá quanh Vũng-Tàu.

Loại thuyền này có thân thuyền gần như bằng ngang, từ lái thuyền phẳng, dốc vùa phải đến mũi thuyền hình chiếc muỗng.

Ở khoảng giữa thuyền có một mái che cong, thấp được đóng vào be gió để chứa động-cơ. Vò thuyền có đóng vách ngăn bằng gỗ cả bốn phía. Thuyền dùng loại buồm tú-giác, cột buồm chính dựng ngay phía trước mũi, cột buồm mũi dựng quá về đằng mũi. Thuyền thuộc loại kiến trúc có sóng cứng, vỏ bằng gỗ, ván đáy thuyền uốn cúp lên tạo thành lái thuyền và mũi thuyền bằng phẳng.

Bánh lái thuyền bằng gỗ đóng trên trục bánh lái thẳng đứng, đặt trong ổ chứa tại lô lái.

C5-T12-A

A C5-T12-A costs U.S. \$400 with engine and requires maintenance every 3 months at a cost of about \$20 yearly.

Giá một thuyền C5-T12-A kể cả máy là 400 mỹ-kim. Cứ 3 tháng phải tu-bồ thuyền một lần. Một năm tiền tu-bồ tốn hết khoảng 20 mỹ-kim.

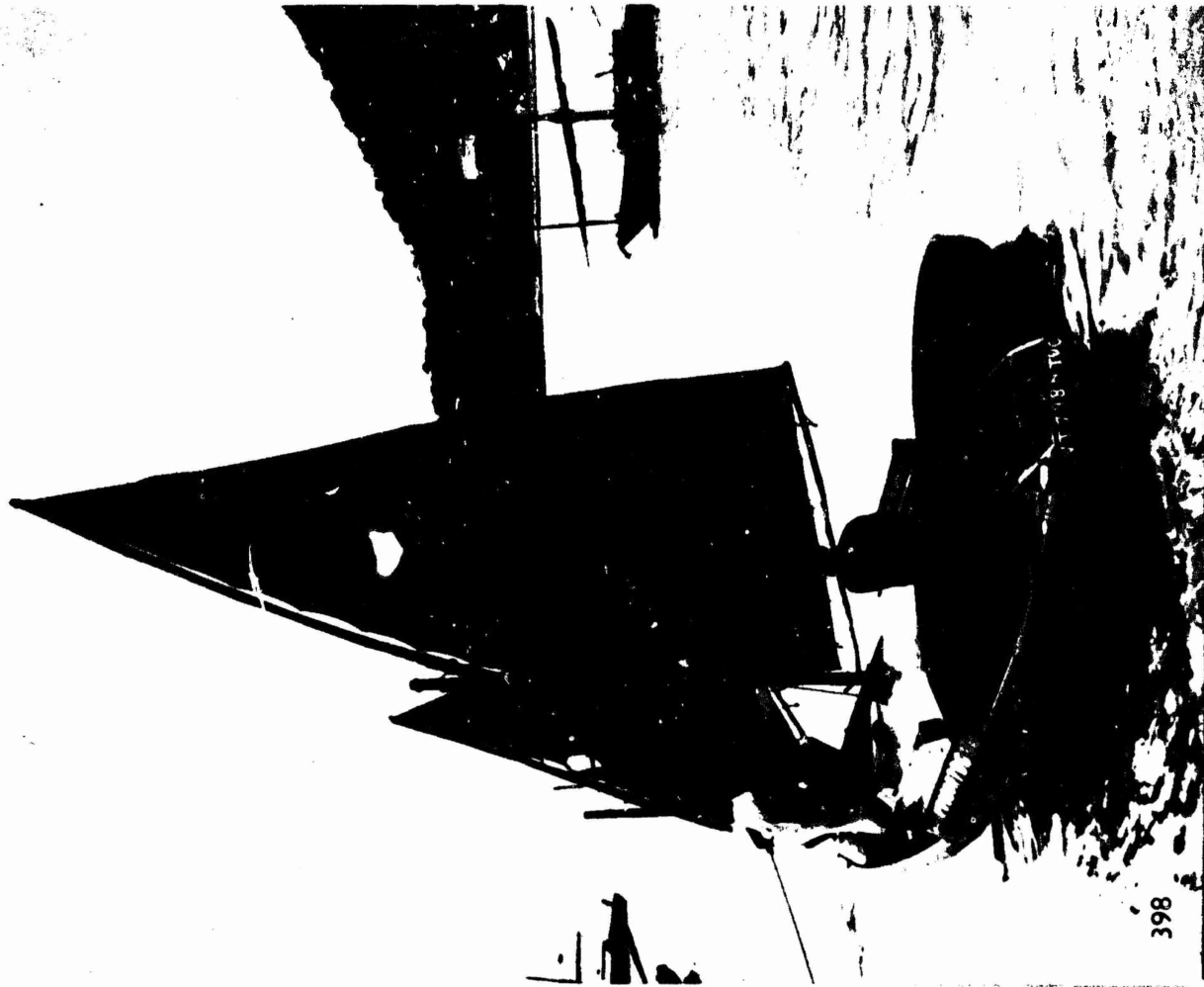
(1) C5-T12-A Is Lug-Rigged

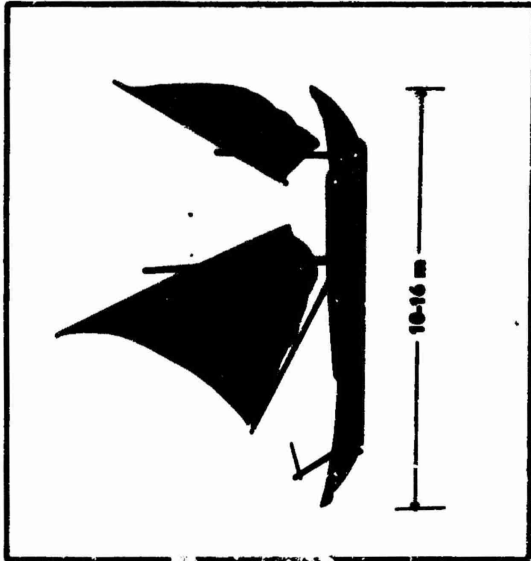
(1) Thuyền C5-T12-A Được Trang-Bị Loại Buồm Tứ-Giác

(2) It Has Low, Arched Engine Compartment Amidships. Bulwarks Across Bow and Stern Are Peculiar to These Boats.

(2) Có Mái Che Động-Cơ Thấp, Cong ở Khoảng Giữa Thuyền. Vách Ván Chấn Ngang Mũi và Lái Là Đặc-Điểm Riêng Của Loại Thuyền Này.

2





C5-T12-B			TYPE:		Motor-Sailer Fishing Boat				
LOA:	10-16 m	BEAM:	2.5-4 m	GROSS TONS:	20 (est)	DRAFT (loaded):	0.8 m	PROPULSION:	1 Diesel, 2 Sails
TYPE OF CATCH/CARGO:				Varied		RECOGNITION FEATURES:			
OPERATING AREA:				Phan Thiet		No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stern Two Sails			

General Information

C5-T12-B are two-masted, Phan Thiet-based fishing boats, many of which are motorized.

These boats have only a slight chee from the blunt, convex stern to the spoon-shaped, convex bow. Many are constructed with a flat stem overlapped by the side planks, but others are built around a heavy postlike stem.

The smaller boats may have only a small, boxlike engine cover, while larger boats have a cabin aft.

The C5-T12-B is luv-rigged with the mainsail set forward and the foremast far forward in the bow. Although the foresail is a standing lugger, the mainsail is often a Chinese lugsail. A long daggerboard, between the mainmast and the foremast, is quite conspicuous when raised.

C5-T12-B			LOẠI THUYỀN: Thuyền Buồm Đánh Cá Có Gắn Máy	
DÀI: 10-16 m	RỘNG: 2.5-4 m	TRỌNG TẤN: 20	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ: 0.8 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Động-Cơ Diesel, 2 Buồm
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Không Nhất-Định			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG:			Không Có Buồng Lái Nhỏ Lái Lái Mũi Lái Hai Buồm	
			Phan-Thiết	

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T12-B là những thuyền đánh cá có hai cột buồm đặt cư cẳng tại Phan-Thiết. Nhiều thuyền đã được gắn máy.

Thuyền có dáng hơi cong từ lái thuyền phẳng và lồi đến mũi thuyền iồi giống hình chiếc muỗng. Nhiều thuyền có ván lạt đón 3 phụ lên lô mũi phẳng, song những thuyền khác có lô mũi nặng.

Những thuyền loại nhỏ chỉ có một nắp đáy máy nhỏ giống như chiếc thùng. Những thuyền lớn có một mũi ở phía lái. Thuyền C5-T12-B dùng loại buồm tứ-giác, cột buồm chính dùng về phía trước thuyền, cột buồm mũi dùng tận đằng mũi. Mặc dù cánh buồm mũi là loại buồm tứ-giác thẳng đứng, cánh buồm chính thường là loại buồm tứ-giác Trung-Hoa. Thuyền có một cây xiêm lớn đặt giữa cột buồm chính và cột buồm mũi khi dùng lên trông rất rõ.

C5-T12-B

C5-T12-B Have Retractable Wooden Rudder. Some Are Built With False Keel (Barely Visible at Base of Stem) for Added Lateral Stability.

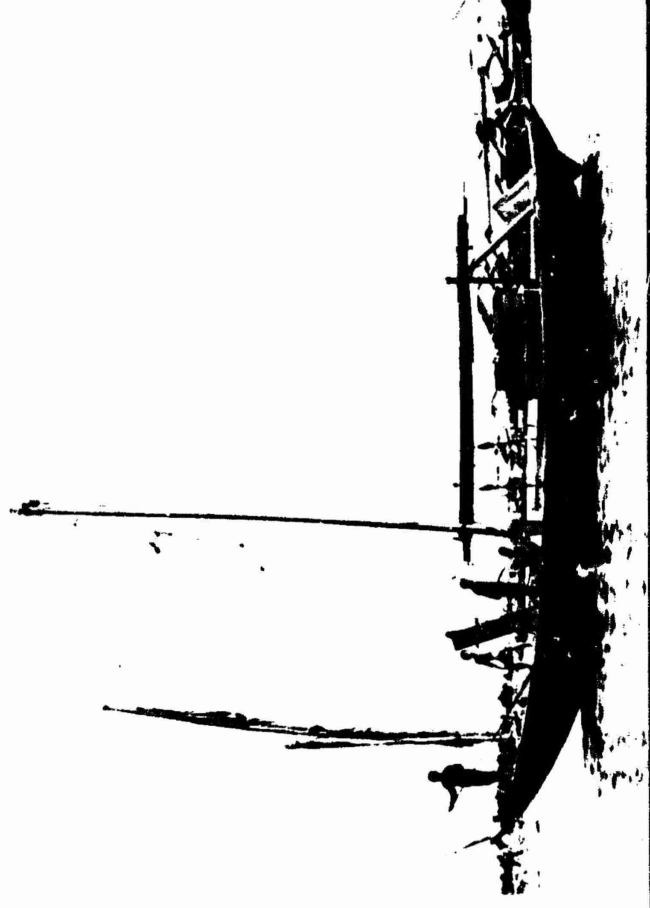
Thuyền C5-T12-B Có Bánh Lái Gỗ Có Thể Kéo Lên Được. Một Vài Thuyền Có Lo-Ký Già (Có Thể Trông Thấy Một Phần Nhỏ Phía Dưới Lô Mũi) Để Giúp Thuyền Hải-Hành Được Vững.

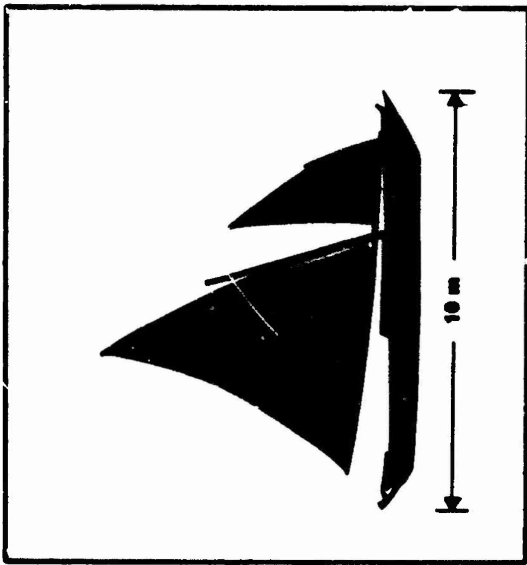
A C5-T12-B costs U.S. \$400 with engine and can be built in 20 days by 5 men. Yearly hull maintenance takes about one week and costs \$30. The sails are replaced every 3 months.

Năm người thợ có thể đóng xong một thuyền C5-T12-B trong vòng 20 ngày với phí-tốn là 400 mỹ-kim kể cả máy. Việc bảo-trì vỏ thuyền hằng năm mất chừng một tuần lễ và tốn 30 mỹ-kim. Ba tháng phải thay buồm một lần.

Other C5-T12-B Are Stabilized by Large Daggerboard in Conjunction With Retractable Rudder

Những Thuyền C5-T12-B Khác Đi Biển Vững Nhờ Cây Xiêm Lớn Tiếp Nối với Bánh Lái Có Thể Kéo Lên Được





C5-T12-C			TYPE:	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	Sailer Fishing Boat	
10 m	2.5 m	DRAFT (loaded):	PROPULSION:	
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:	
Varied			No Overhanging Poop Convex Stern Convex Bow 70 Sails	
OPERATING AREA:			Poulo Cecir De Mer Phan Thiet	

General Information

C5-T12-C are sailing boats which fish the waters around the islands of Poulo Cecir de Mer, 60 miles east of Phan Thiet.

The double-ended hull of the C5-T12-C has spoon-shaped ends, very low freeboard, and a slight crescent sheer. It is of round-bilge, planked-hull construction with solid transverse bulkheads for strength.

The low cabin amidships extends the width of the deck. The curved wooden rudder is sharply raked and is fastened to the sternpost with pintles and gudgeons.

The boat is rigged with two sharply peaked lateen sails which are fastened to the masts at their tack ends. The mainmast is stepped forward, and the foremast is set in the forepeak.

Long eyes are painted on the bow.

C5-T12-C			LOAI THUYEN:	
DAI:	RONG:	TRONG TAN:	Thuyền Buồm Đánh Cá	
10 m	2.5 m	TAM NUOC CO CHO:	ĐỘNG LỰC DÂY THUYỀN:	
LOAI CA DANH DUOC/HANG HOA:			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
Không Nhất-Định			Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Lái Mũi Lái Hai Buồm	
VÙNG HOẠT ĐỘNG:			Poulo Cecir De Mer Phan-Thiet	

Khái-Niệm Đại-Cường

C5-T12-C là những thuyền buồm đánh cá quanh các đảo Poulo Cecir de Mer, cách Phan-Thiet 60 dặm về phía Đông.

Loại thuyền hai đầu giống nhau này có mũi và lái giống hình chiếc muỗng, nổi trên mặt nước rất thấp, thân thuyền hơi vênh cong. Thuyền thuộc kiểu kiến trúc tròn, vỏ gỗ có động z thêm vách ngang cho thêm phần chắc chắn.

Khoảng giữa thuyền có một mũi phủ hết bề rộng của boong thuyền. Bánh lái cong bằng gỗ nhô dốc lên và được ráp vào lỗ lái bằng một hệ thống chốt và mộng. Thuyền có căng hai cánh buồm tam-giác góc rất nhọn. Buồm được buộc vào cột buồm tại góc dưới cạnh trước. Cột buồm chính dùng khoảng trước thuyền, cột buồm phụ dựng ở đằng mũi.

Trên mũi thuyền có vẽ hình mắt dài.

CS-T12-C

1



Larger vessels of this design are cargo boats that operate between Poulo Cecir de Mer and Phan Thiet. Most of them are three-masted sailing vessels, but a few are now motorized and step only one or two masts.

Những thuyền lớn hơn cùng kiểu chuyên chở hàng giữa Poulo Cecir de Mer và Phan-Thiết. Phần nhiều những thuyền này có ba cột buồm, song hiện có một số ít đã được gắn máy và chỉ dùng một hay hai cột buồm.

(1 & 2) Both Cargo and Fishing Versions of CS-T12-C Have Low Freeboard and High Bulwarks

(3) Waterline on Empty Cargo Boat Indicates Extremely Low Freeboard of Loaded Condition

(1 & 2) Ghi-Chú Về Thuyền CS-T12-C Cả Loại Chở Hàng và Đánh Cá Có Phần Nổi Thấp và Bề Thuyền Cao

(3) Mức Nước Khi Thuyền Trống Chỉ Rõ Phần Nổi Rất Thấp Khi Chở Hàng

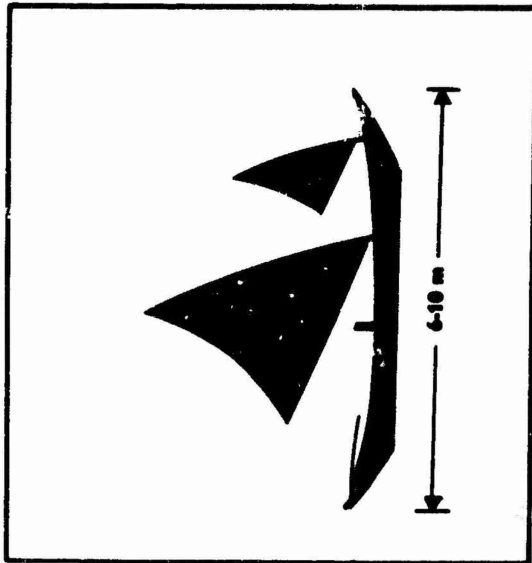
2



3



402



C5-T12-D			TYPE:		Motor-Sailer Fishing Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:		
6-10 m	1.3-2 m	4 (est)	0.4 m	1 Diesel, 2 Sails		
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:			
Spinefoot, Cod, Scad			No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem Two Sails			
OPERATING AREA:						
Phan Rang						

General Information

C5-T12-D are two-masted sailing vessels which fish the waters around Phan Rang. Many of them are motorized.

The crescent-shaped C5-T12-D has spoon-shaped pointed ends. The bow rides substantially higher than the stern. The woven-bamboo bottom is out of the water at both ends.

A mainmast is set forward, and a foremast is stepped in the fore-peak. Both masts are raked aft and carry lateen sails.

These boats have a long rudder that is sharply raked along the contour of the stern and have a fixed false stem on the bow. Together, the rudder and false stem provide lateral stability for the keelless, woven-bamboo hull.

Two men can build a C5-T12-D in a month for about \$300. The

C5-T12-D		LOAI THUYỀN:		Thuyền Buồm Đánh Cá Có Gắn Máy	
DÀI:	RỘNG:	TRONG TẤN:	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ:	ĐỒNG LỰC DÂY THUYỀN:	
6-10 m	1.3-2 m	4	0.4 m	1 Động-Cơ Diesel, 2 Buồm	
LOAI CÁ DẪN: ĐƯỢC/HÀNG HÓA:		ĐẶC ĐIỂM NHÂN DẠNG:			
Cá Dià, Cá Thu, Cá Nục		Không Có Buong Lái Nhỏ Lái Lái Mũi Lái Hai Buồm			
VÙNG HOẠT ĐỘNG:					
		Phan-Rang			

Khai-Niệm Đại-Cương

C5-T12-D là những thuyền có hai cột buồm đánh cá quanh Phan-Rang. Nhiều chiếc đã được gắn máy.

Thuyền C5-T12-D có thân thuyền hình lưỡi liềm, hai đầu nhọn giống chiếc muỗng. Mũi thuyền nhô khá cao hơn lái thuyền. Đáy thuyền bằng nan vún lên trên mặt nước tại hai đầu mũi và lái.

Cột buồm chính dựng ở khoảng trước thuyền và cột buồm phụ dựng ở đằng mũi. Cả hai cột buồm đều nghiêng về phía lái và có căng loại buồm tam-giác.

Thuyền có một bánh lái dài, dốc, dọc theo bờ lõ lái và một lỗ mũi giả cố định ở đằng mũi. Bánh lái cùng với lỗ mũi giả, giúp vỏ thuyền bằng nan không la-ký đi biển khỏi bị tròn trành.

Hai người thợ có thể đóng xong một thuyền C5-T12-D trong một

CS-T12-D

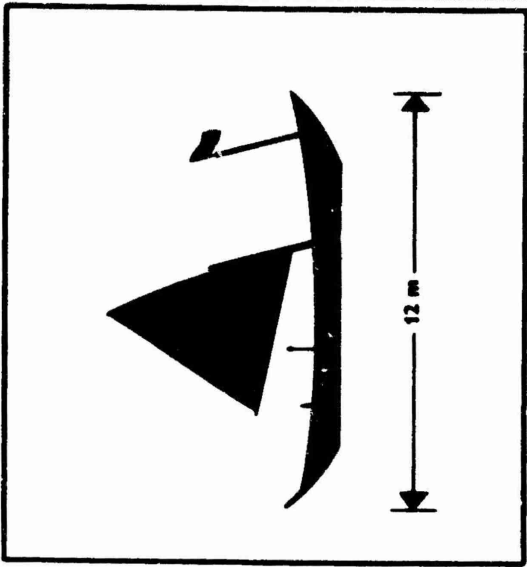
hull requires 3 days' maintenance monthly at a yearly cost of \$30. The sails last only 3 months.

tháng với phí tổn vào khoảng 300 mỹ-kim. Vỏ thuyền mỗi tháng phải được tu-bổ trong 3 hôm. Mỗi năm tiền tu-bổ tốn hết 30 mỹ-kim. Buồm có thể dùng lâu trong 3 tháng.

- (1) Woven-Bamboo Bottom of CS-T12-D Extends to Gunwale at Stem and Stern
- (1) Phần Dáy Bằng Nan của Thuyền CS-T12-D Nhổ Dài Đến Be Thuyền ở Mũi và Lái
- (2 & 3) Stem and Rudder Are Extended Under Boat for Lateral Stability
- (2 & 3) Mũi và Bánh Lái Múi Liên Với Đáy Thuyền Để Giữ Thăng Bằng Cho Hải Hành



C5-T12-E (PRAC-1)



C5-T12-E				TYPE: Motor-Sailer Fishing Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:	
12 m	3.5 m	11 (est)	0.8 m	1 Diesel, 2 Sails	
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:		
Varied			No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem Two Sails		
OPERATING AREA:			Phan Rang		

General Information

C5-T12-E are two-masted sailing boats which fish near Phan Rang. Many of them are motorized.

A double-ended, planked-hull vessel, the C5-T12-E has a low free-board and a slightly crescent sheer rising from the raked stern to the high spoon-shaped bow which is decorated with eyes.

The round-bilge, shell-constructed hull is decked. A mainmast is set amidships, and a foremast is stepped in the forepeak. Both masts are raked aft and carry lateen sails.

A long, curved rudder is fastened to the sternpost with pintles and gudgeons.

A C5-T12-E costs U.S. \$1,500 with engine. Yearly maintenance costs about \$50 and involves 5 days of downtime.

C5-T12-E			LOẠI THUYỀN: Thuyền Buồm Đánh Cá Có Gắn Máy	
DÀI:	RỘNG:	TRỌNG TẤN:	TÀM NƯỚC CÓ CHỖ:	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:
12 m	3.5 m	11	0.8 m	1 Động Cơ Diesel, 2 Buồm
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:		ĐẶC ĐIỂM NHÂN DẠNG:		
Không Nhặt-Định		Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Lớn Mũi Lái Hai Buồm		
VÙNG HOẠT ĐỘNG:		Phan-Rang		

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T12-E là những thuyền, có hai cột buồm, đánh cá gần Phan Rang. Nhiều chiếc đã được gắn máy.

Thuyền C5-T12-E có hai đầu giống nhau, vỏ gỗ, nổi thấp trên mặt nước, thân thuyền hơi cong vênh, từ lái thuyền dốc đến mũi thuyền cao giống chiếc muống có vẽ hình mặt.

Thuyền thuộc kiểu kiến-trúc có lườn tròn, vỏ hình vỏ sò, boong lát ván. Cột buồm chính dựng khoảng giữa thuyền, cột buồm phụ dựng ở đằng mũi. Cả hai cột buồm đều nghiêng về phía lái và có căng loại buồm tam giác.

Bánh lái cong dài được gắn vào lô lái bằng một hệ thống chốt và mộng.

Giá một thuyền C5-C12-E kể cả máy là 1500 mỹ-kim. Việc tu-bổ hàng năm mất hết 5 hôm và tốn khoảng 50 mỹ-kim.

C5-T12-E

(1) Horns of Anchor Cradle of C5-T12-E (2 & 3) Engine of Sturdy, All-Wood C5-T12-E Is Housed in Low Compartment Aft

(1) Mũi Mỏ Neo và Máy Giữ Vững Khi Hạ Thủy Của Thuyền C5-T12-E (2 & 3) Thuyền C5-T12-E Đóng Bằng Gỗ Vững Chắc và Có Động Cơ Đặt Trong Phòng Thấp Ở Đàng Lái

1

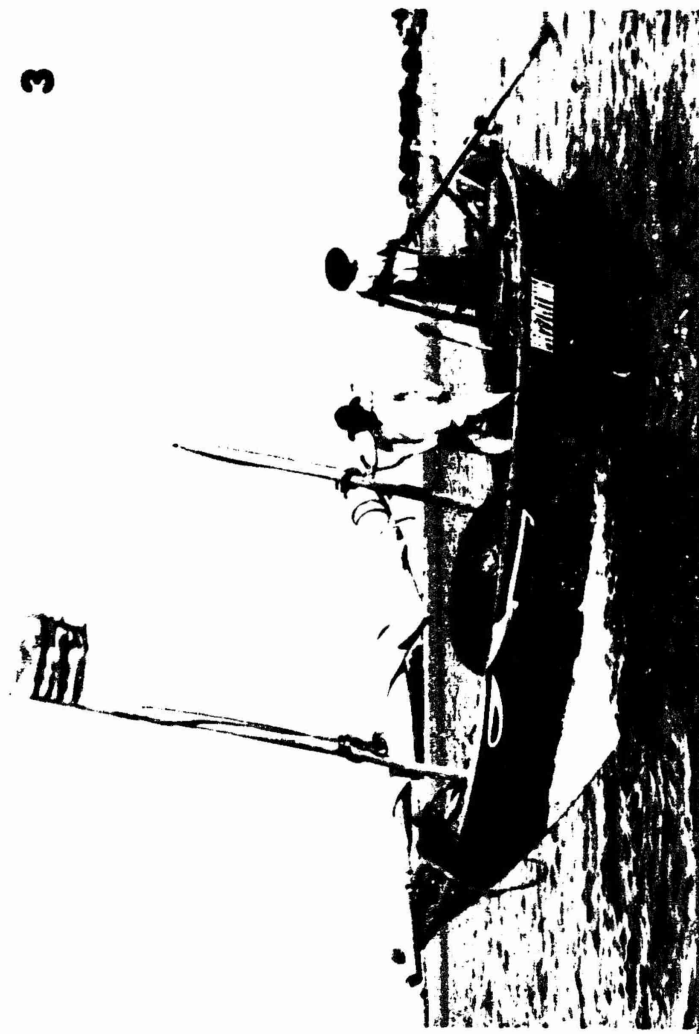


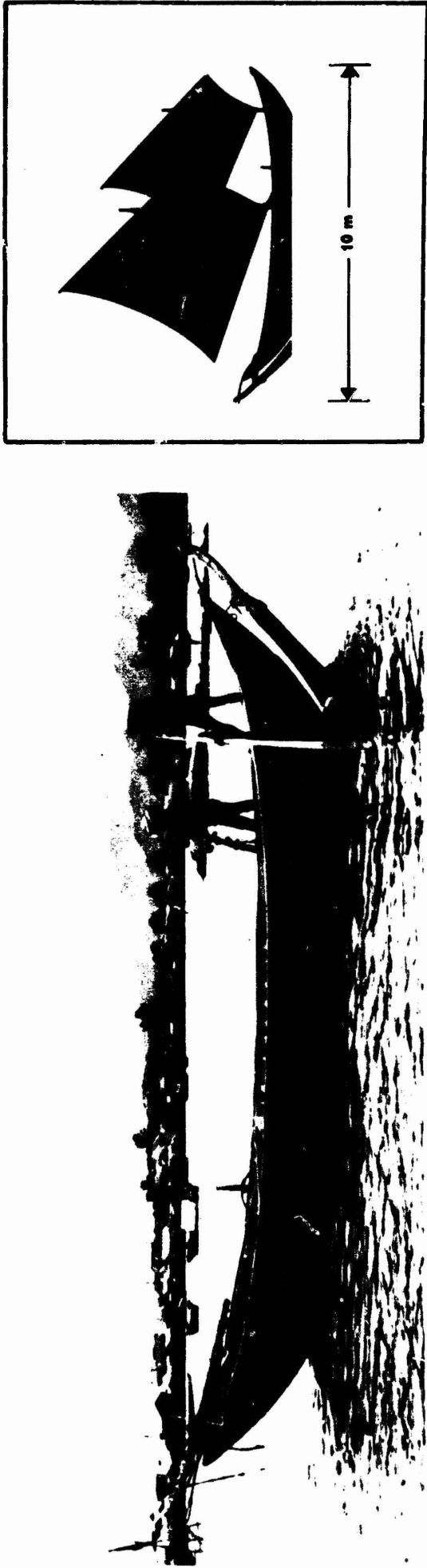
406



2

3





C5-T12-F				TYPE:		Sailer Cargo Boat			
LOA:	10 m	BEAM:	2.5 m	GROSS TONS:	4.5 (est)	DRAFT (loaded):	0.5 m	PROPULSION:	2 Sails
TYPE OF CATCH/CARGO:				Limestone		RECOGNITION FEATURES:			
OPERATING AREA:				Nha Trang		No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem Two Sails			

General Information

C5-T12-F are two-masted sailing boats which haul cargo in the Nha Trang area. The few in existence are old vessels, and no more boats of this kind are being built.

These large double-enders have low freeboard, crescent sheer, and convex bow and stern.

The mainmast is set slightly forward, and the foremast is stepped in the forepeak. Both masts carry standing lugsails. Although the C5-T12-F pictured has no masts stepped, the boat is discussed here because the skipper reported that he normally operates with two standing lugsails.

The long curved rudder is attached to the sternpost with pintles and gudgeons.

C5-T12-F				LOẠI THUYỀN:		Thuyền Buồm Chở Hàng			
DAI:	10 m	RỘNG:	2.5 m	TRỌNG TẤN:	4.5	TẮM NƯỚC CÓ CHỜ:	0.5 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN	2 Buồm
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:				Đá Vôi		ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:			
VÙNG HOẠT ĐỘNG:				Nha-Trang		Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Lỗi Mũi Lỗi Hai Buồm			

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T12-F là những thuyền có hai cột buồm chở hàng trong vùng Nha-Trang. Một số ít thuyền đang hoạt động là những thuyền đã cũ và hiện người ta không đóng thêm loại thuyền này nữa.

C5-T12-F là loại thuyền lớn có hai đầu giống nhau, nổi thấp trên mặt nước, thân thuyền cong vênh, mũi và lái thuyền đều lồi.

Cột buồm chính dùng hơi quá về phía trước, cột buồm phụ dựng ở đằng mũi. Cả hai cột buồm đều căng loại buồm tứ giác thẳng đứng. Mặc dù kiểu thuyền C5-T12-F in ảnh trong cuốn sách này không có cột buồm, nó vẫn được đề cập đến vì thuyền trưởng cho hay thuyền vẫn thường dùng 2 cánh buồm tứ giác thẳng đứng để di chuyển.

Bánh lái cong, dài được gán vào lỗ lái bằng một hệ thống chốt và mộng.

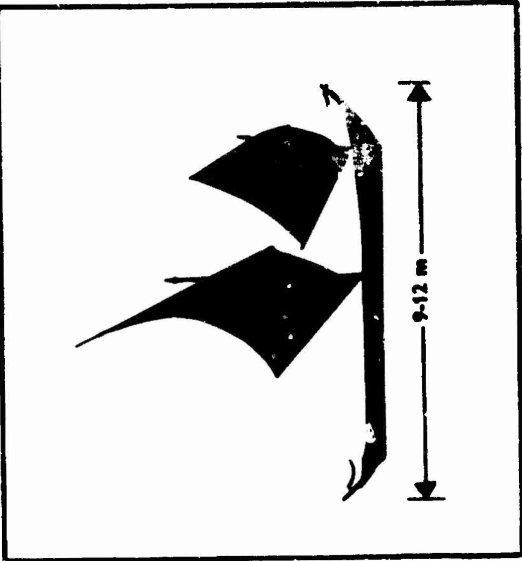
The afterdeck consists of loose planks, and the forward hold is similarly covered, but the main hold, set off by bulkheads, is open. The bulkheads strengthen the round-bilge, shell construction of the hull.

Boong lái và hầm chứa phía mũi được lát bằng ván rời, song hầm chứa chính được ngăn bằng vách ván thì để lộ thiên. Vách ván làm cho vỏ thuyền kiểu vỏ sò có luân tròn này thêm chắc chắn.

- (1) Note Crescent Sheer of CS-T12-F
- (2) Rudder Is Secured by Pintles and Gudgeons
- (3) CS-T12-F Is of Shell Construction With Transverse Bulkheads for Strength

- (1) Chú ý Thân Hình Lưỡi Liềm Của Thuyền CS-T12-F
- (2) Bánh Lái Được Gắn Bằng Một Hệ Thống Móng Chốt
- (3) Thuyền CS-T12-F Thuộc Loại Kiến Trúc Minh Vỏ Sò Có Đồng Vách Ngang Cho Thêm Chắc





C5-T12-G				TYPE: Sailer Fishing Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:	
9-12 m	2.5-3 m	7.5 (est)	0.6 m	2 Sails	
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:		
Varied			No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem Two Sails		
OPERATING AREA:					
Phan Thiet North To Quang Tri Province					

General Information

C5-T12-G are two-masted sailing boats which fish the coastal waters from Phan Thiet north to Quang Tri Province. Most operate from ports north of Nha Trang. Some of these boats are motorized.

A traditional Vietnamese fishing boat, the double-ended C5-T12-G has a low freeboard and moderate sheer rising from the low, convex stern to the higher convex bow. Both stemboard and rudderpost are long, curved, and retractable, moving in slotted posts. When in the down position, they give the keelless, woven-bamboo hull considerable lateral stability. The topside of the hull is wood planking. Eyes are painted on the bow.

The mainmast amidships and the foremast in the forepeak carry standing lugsails. Woven-bamboo washboards are used on many C5-T12-G.

C5-T12-G					LOẠI THUYỀN: Thuyền Buồm Đánh Cá	
DÀI:	RỘNG:	TRỌNG TẤN:	TẦM NƯỚC CỎ CHỜ:	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:	ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG: Không Có Hoàng Lái Nhỏ Lái Lẻi Mũi Lẻi Hai Buồm	
9-12 m	2.5-3 m	7.5	0.6 m	2 Buồm		
1 ĐAI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC HÀNG HÓA:						
Không Nhất-Định				VÙNG HOẠT ĐỘNG: Từ Phan-Thiết Ra Đến Tỉnh Quảng-Trị		

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T12-G là những thuyền có hai cột buồm đánh cá từ Phan-Thiết đến Quảng-Trị. Đa số thuyền này có củ-cang tại phía Bắc Nha-Trang. Một vài chiếc đã được gắn máy.

C5-T12-G là một kiểu thuyền đánh cá cổ truyền Việt-Nam có hai đầu giống nhau, nổi thấp trên mặt nước, thân thuyền vênh cong vừa phải từ lái thuyền lồi, thấp đến mũi thuyền lồi và cao hơn. Thuyền có cây xiêm và trục bánh lái dài, cong, có thể kéo lên được, di-chuyển trong những trục có xẻ rãnh. Khi hạ thấp xuống, cây xiêm và trục bánh lái giúp cho kiểu thuyền vỏ bằng nan không la-ký này đi biển rất vững. Bè thuyền đóng bằng ván. Mũi thuyền có vẽ hình mắt.

Cột buồm chính ở giữa thuyền và cột buồm phụ ở mũi thuyền có căng loại buồm tứ-giác thẳng đứng. Nhiều thuyền C5-T12-G có đóng bờ mạn thuyền bằng nan.

C5-T12-G

A C5-T12-G is reported to cost U.S. \$1,500 plus \$800 for an engine. The hulls require maintenance every 3 months, and downtime is 40 days yearly.

Giá một thuyền C5-T12-G là 1500 mỹ-kim, tiền động cơ là 800 mỹ-kim. Ba tháng phải tu-bổ thuyền một lần. Hàng năm thời-gian tu-bổ mất hết 40 ngày.

- (1) C5-T12-G Underway With Stemboard Lowered for Stability
- (2) C5-T12-G Being Maneuvered by Sweeps With Sails Furlled and Scomboard and Rudder Raised
- (3) Stern View of C5-T12-G With Sails Furlled

(1) Thuyền C5-T12-G Tiến Hành Với Cây Xiêm Được Hạ Xuống Để Giữ Thăng Bằ

(2) Thuyền C5-T12-G Bị Điều Khiển Bằng Mái Chèo. Cánh Buồm Kéo Lên Cao, Cây Xiêm và Bánh Lái Cũng Được Cất Lên

(3) Viễn Cảnh Nghiêm-Khắc Của Thuyền C5-T12-G Với Cánh Buồm Được Kéo Lên Cao



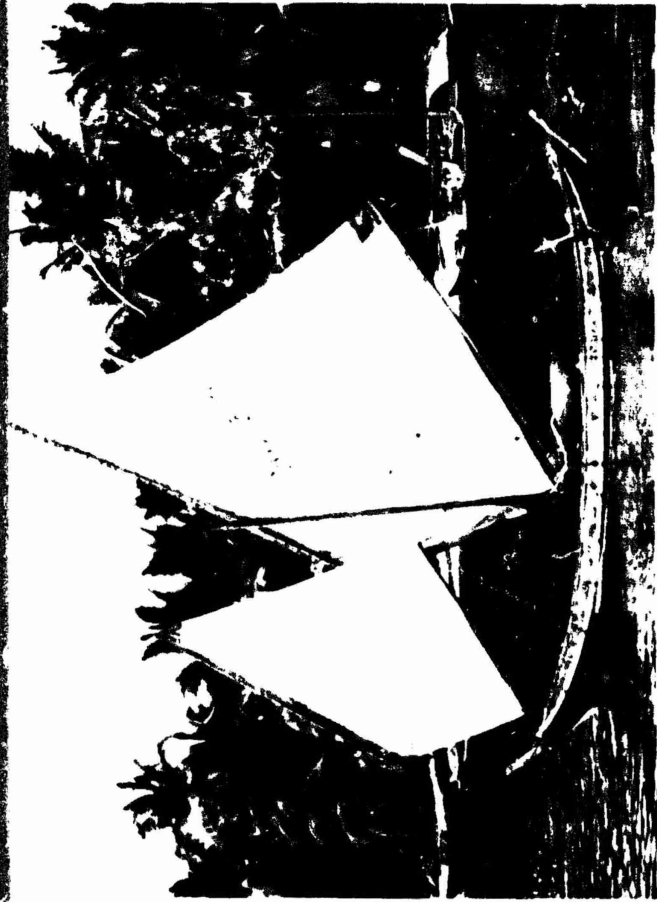
1



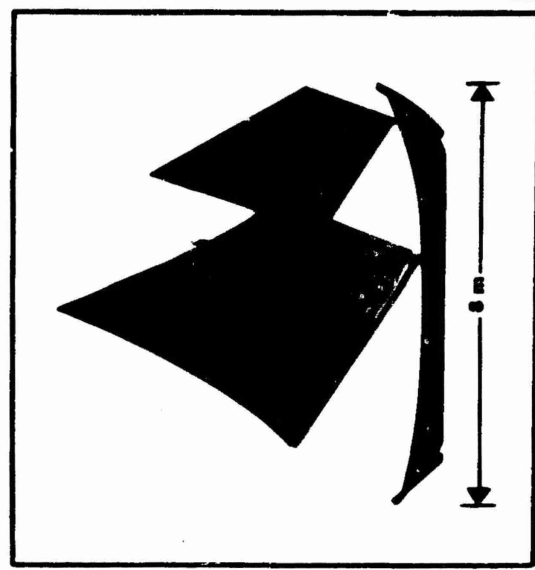
2



3



C5-T12-H (QGBC-1)



C5-T12-H				TYPE:		Sailer Fishing Boat			
LOA:	8 m	BEAM:	1.7 m	GROSS TONS:	1.5 (est)	DRAFT (loaded):	0.3 m	PROPULSION:	2 Sails
TYPE OF CATCH/CARGO:				Varied		RECOGNITION FEATURES:			
OPERATING AREA:				Tuy Hoa To Hue Quang Ngai					
						No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stern Two Sails			

General Information

C5-T12-H are small, two-masted sailing vessels and are most numerous in the fishing grounds around Quang Ngai but also are found from Tuy Hoa to north of Da Nang. Some are motorized.

The C5-T12-H are light, woven-bamboo, canoe-type boats with very low freeboards. The slotted stem holds a retractable stemboard, and the rudder is secured by pintles and gudgeons. The two masts - a mainmast amidships and a foremast in the forepeak - carry lugsails cut with a short luff.

These boat's cost between U.S. \$50 and \$100. The hulls must be recoaled every 2 months, and the sails must be replaced every 3.

C5-T12-H				LOẠI THUYỀN:		Thuyền Buồm Đánh Cá			
DÀI:	8 m	RỘNG:	1.7 m	TRỌNG TẤN:	1.5	TẦM NƯỚC CỎ CHỖ:	0.3 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:	2 Buồm
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:						ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:			
Không Nhất-Định						Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Lái Mũi Lái Hai Buồm			
VÙNG HOẠT ĐỘNG:									
Tủ-Tuy-Hóa Đến Huế Quảng-Ngãi									

Khái-Niệm Đại-Cường

C5-T12-H là những thuyền nhỏ có hai cột buồm đánh cá nhiều nhất quanh Quảng-Ngãi. Người ta cũng còn thấy loại thuyền này trong khoảng từ Tuy-Hòa đến Đà Nẵng. Một số đã được gắn máy.

C5-T12-H thuộc loại thuyền nan nhẹ giống như kiểu xuống nhỏ nổi trên mặt nước rất thấp. Lô mũi có xẻ rãnh chứa một cây xiêm có thể kéo lên được và bích lái được giữ chặt bằng một hệ thống chốt và mộng. Cột buồm chính ở giữa thuyền và cột buồm phụ ở đằng mũi căng loại buồm tứ giác có cạnh trước rất ngắn.

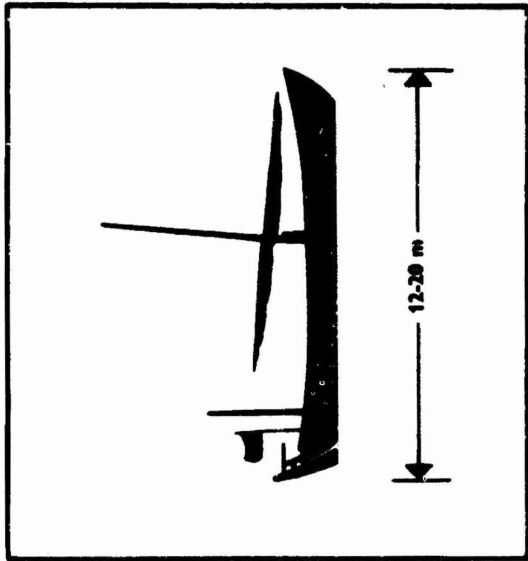
Giá một thuyền C5-T12-H khoảng từ 50 đến 100 mỹ-kim. Hai tháng phải xâm trét lại vỏ thuyền một lần. Buồm ba tháng phải thay mới.

CS-T12-H

(1&2) Bamboo-Rail Frame of CS-T12-H Holds Woven-Bamboo Hull in Shape (2) Mast Is Stepped in Thwarts Secured to Frame

(1&2) Khung Bằng Nẹp Tre Của Thuyền CS-T12-H Giữ Vỏ Thuyền bằng Nân ở Hình Dạng Mong Muốn (2) Cột Buồm Dựng Trên Các Đà Ngang Đóng Vào Khung Thuyền





CS-T12-I			TYPE:	
LOA: 12-20 m	BEAM: 2.5-4.5 m	GROSS TONS: 35 (net)	Motor-Sailer Cargo Boat	
			PROPULSION: 1 Diesel, 2 Sails	
TYPE OF CATCH/CARGO: Rice, Salt, Alcohol, Coco Fibre			RECOGNITION FEATURES: No Overhanging Poop Canvas Stern Canvas Stem Two Sails	
OPERATING AREA: East Coast Based At Quang Ngai, Qui Nhon Da Nang, Song Cau				

General Information

C5-T12-I are motorized sailing boats that make long-distance coastal cargo hauls from ports in the Da Nang-to-Song Cau region. These large double-enders have a convex, steeply raked bow and stern. Loaded, they have an extremely low freeboard. Wooden washboards, removable for ease in cargo handling, run nearly from bow to stern. The bow and stern are striped, and long forward-peering eyes are painted on the bow stripes.

The mainmast is slightly forward and carries a lugsail. The C5-T12-I have no foremast, but have a mizzenmast stepped in thwarts outboard the quarter, usually on the weather side. It carries a lugsail.

The long, curved, retractable rudder is secured by pintles and gudgeons to a curved post that slide in the slotted sternpost.

C5-T12-I			LOẠI THUYỀN: Thuyền Buồm Chở Hàng Có Gắn Máy		
DÀI: 12-20 m	RỘNG: 2.5-4.5 m	TRỌNG TẤN: 35	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ: 1 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Động-Cơ Diesel, 2 Buồm	
LOẠI CÁ DÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Gạo, Muối, Rượu, Xơ Dừa			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG: Không Có Buồm Lái Nhỏ Lái Lớn Mũi Lớn Hai Buồm		
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Cư-Cảng Tại Quảng-Ngãi, Qui-Nhơn Đà-Nẵng, Sông-Cầu					

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T12-I là những thuyền buồm có gắn máy chuyên chở hàng đi xa dọc bờ biển giữa các hải cảng từ Đà-Nẵng đến Sông Cầu.

Thuyền C5-T12-I là những thuyền lớn có hai đầu giống nhau, mũi và lái dốc đứng và lồi. Khi chở nặng, thuyền nổi trên mặt nước rất thấp. Trên bo gió người ta đóng bờ gỗ chạy dài gần suốt từ mũi tới lái. Bờ gỗ này có thể được tháo ra để làm dễ dàng việc lên xuống hàng hóa. Mũi và lái thuyền có đóng nẹp. Trên nẹp mũi thuyền có vẽ hình mắt dài nhìn về phía trước.

Cột buồm chính dựng hơi quá về phía mũi và có căng một cánh buồm tút-giác. Thuyền C5-T12-I không có cột buồm phụ song dùng một cột buồm lái dựng trên đà ngang bên ngoài khoảng lái thuyền, thường về phía đón gió. Cột buồm này căng buồm tút giác.

The hull is planked and is strengthened by transverse bulkheads, but the bottom usually is of woven bamboo. Amidships the hold is covered by a low arched roof.

A C5-T12-I can be built in 3 months by 5 men for U.S. \$400. After each long trip the boat is beached for about 5 days to check the caulking. The sails must be replaced twice a year. Yearly maintenance costs \$200.

Bánh lái dài, cong, có thể kéo lên được ráp vào một trục cong bằng một hệ thống chốt và mộng. Trục này trượt trong lỗ lái có xê rãnh.

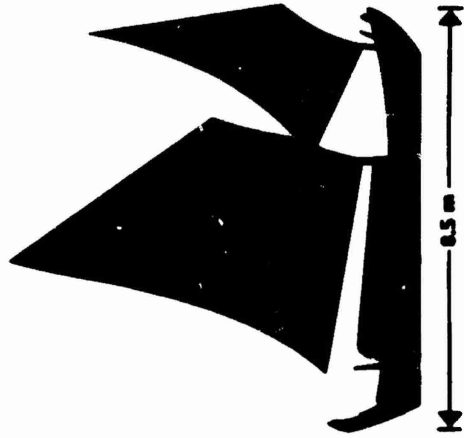
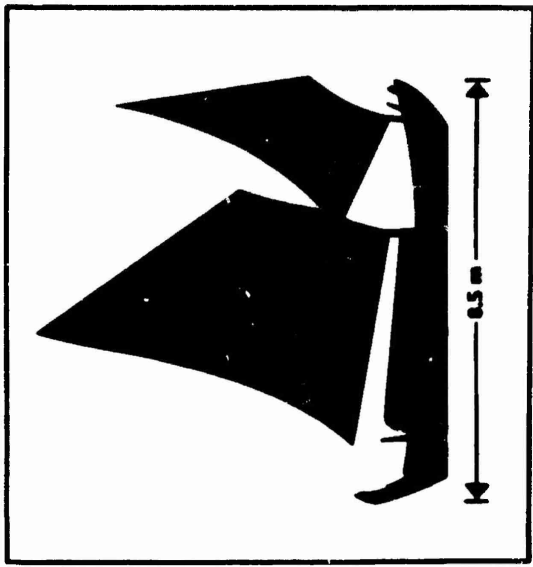
Mạn thuyền đóng bằng gỗ và có vách ngang cho thêm chắc song đáy thuyền thường bằng nan. Hầm chứa ở giữa thuyền được đẩy bằng một mái cong.

Năm người thợ có thể đóng xong một thuyền C5-T12-I trong 3 tháng với phí tổn là 400 mỹ-kim. Sau mỗi chuyến đi xa thuyền được đưa lên bãi khô ráo 5 ngày để kiểm soát vỏ thuyền. Một năm phải thay buồm hai lần. Phí tổn tu bổ hàng năm là 200 mỹ-kim.

Two Views Show Extremely Low Freeboard of Heavily Loaded C5-T12-I
Hai Ảnh Biểu-Thị Phần Nổi Rất Thấp Của Thuyền C5-T12-I Khi Chở Nặng



C5-T12-J (QMBH-1)



C5-T12-J			TYPE:		Sailer Cargo Boat
LOA:	8.5 m	BEAM:	2.5 m	GROSS TONS:	7 (est)
				DRAFT (loaded):	0.6 m
TYPE OF CATCH/CARGO:			RECOGNITION FEATURES:		
Charcoal, Wood, Salt, Rice			No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem Two Sails		
OPERATING AREA:			Quang Nam Province		

General Information

C5-T12-J are small, two-masted sailing boats that haul cargo around Quang Nam Province. Although more than 1,000 vessels were reported in use in 1962, the skippers of those seen in 1966 estimated that fewer than a dozen were then operating near Da Nang.

These boats have a high freeboard, nearly flat sheer, and spoon-shaped pointed ends. An important recognition feature is their huge curved rudder rising high above the stern. On some of these boats the rudder slides on metal pintles; on others it is secured by pintles and gudgeons to a curved post that slides in a slotted sternpost.

The C5-T12-J are rigged with sharply peaked lugsails. The mainmast is set nearly in the bow, and a foremast is stepped in the forepeak. Although the C5-T12-J pictured has no masts stepped, the boat is

C5-T12-J			LOẠI THUYỀN:		Thuyền Buồm Chở Hàng
DÀI:	8.5 m	RỘNG:	2.5 m	TRỌNG TẤN:	7
				TẦM NƯỚC CÓ CHỖ:	0.6 m
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:		
Thun, Cừ, Muối, Gạo			Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Lái Mũi Lái Hai Buồm		
VÙNG HOẠT ĐỘNG:			Tỉnh Quảng-Nam		

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T12-J là những thuyền nhỏ có hai cột buồm chuyên chở hàng quanh tỉnh Quảng-Nam. Mặc dù người ta được biết có hơn 1000 thuyền loại này được sử dụng trong năm 1962, thuyền trưởng các thuyền trông thấy trong năm 1966 ước lượng rằng hiện chỉ có dưới mười chiếc hoạt động gần Đà-Nẵng.

Những thuyền này nổi cao trên mặt nước, thân thuyền phẳng, mũi và lái nhọn giống hình chiếc muỗng. Một đặc điểm hình dáng quan trọng là chiếc bánh lái lớn, cong, nhô cao trên lái thuyền. Một số thuyền này có bánh lái trượt trên những chốt kim-khí, trên những thuyền khác, bánh lái được ráp vào một trục cong bằng một hệ-thống chốt và mộng. Trục này trượt trong lỗ lái có xẻ rãnh.

Thuyền C5-T12-J dùng loại buồm tứ-giác có góc rất nhọn. Cột buồm chính dựng gần mũi, cột buồm phụ dựng ở đầu mũi. Mặc dầu

C5-T12-J

discussed here because the skipper reported that C5-T12-J normally operate with two sails set.

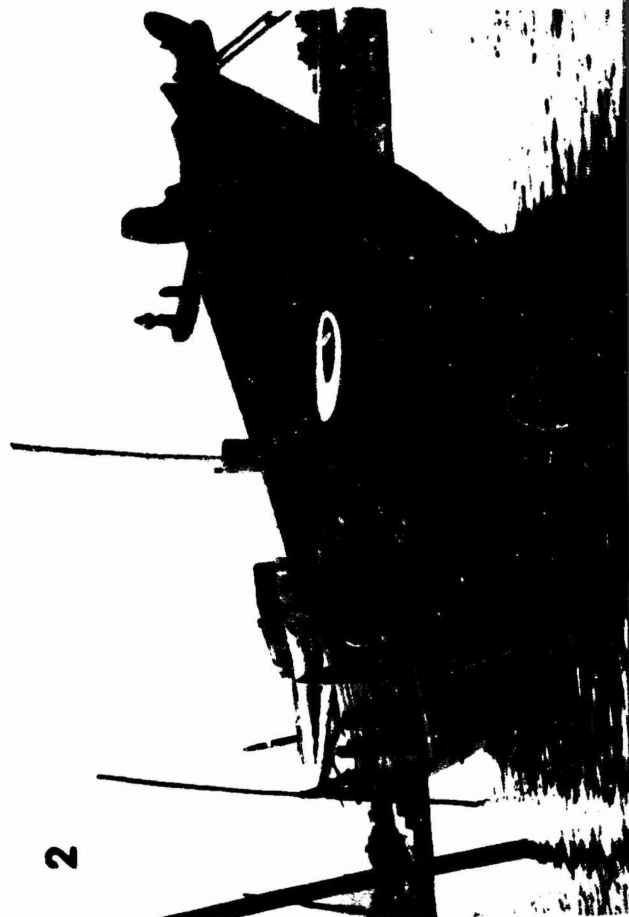
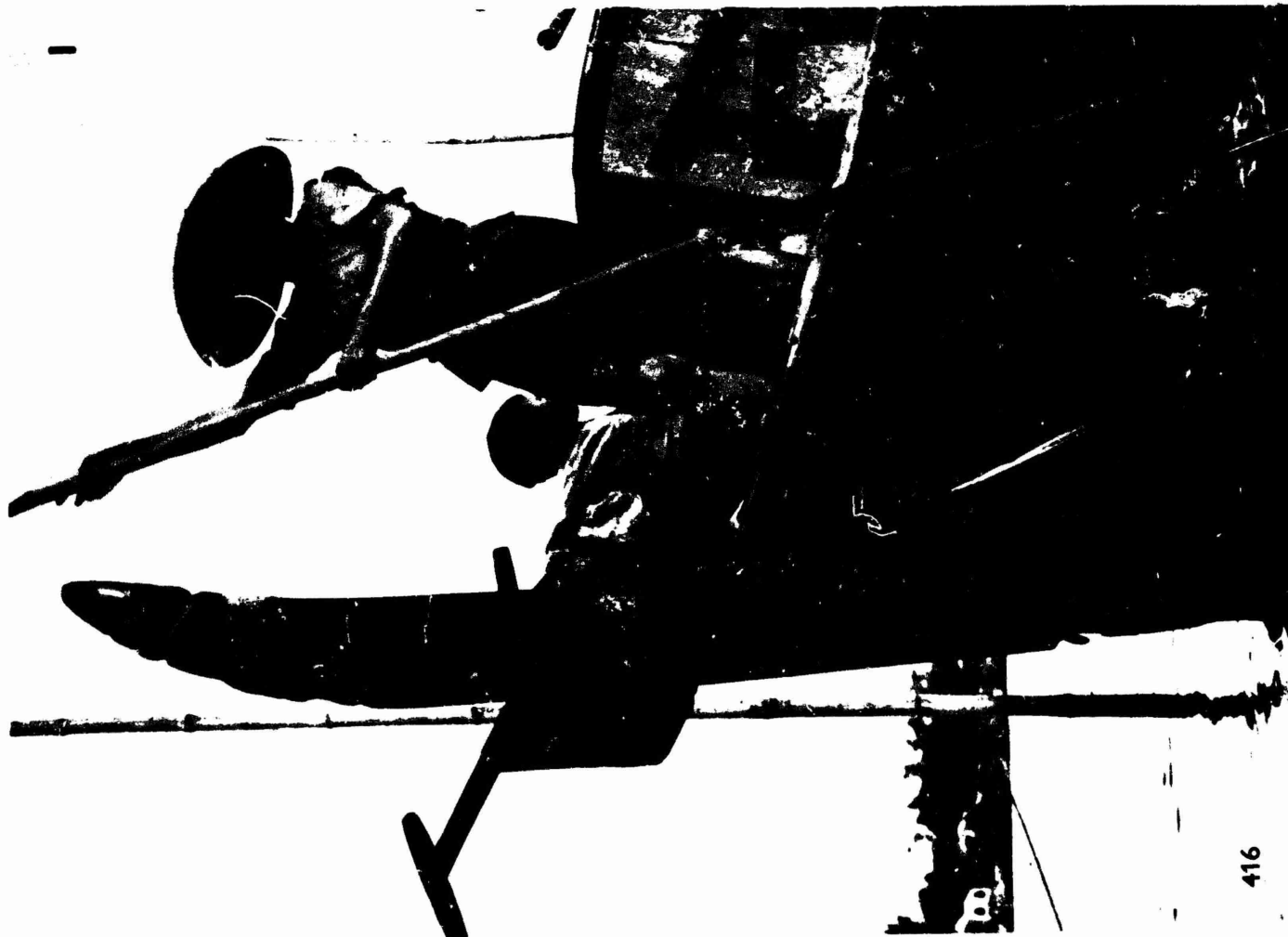
A new boat costs U.S. \$150 and takes a month to build. The hull must be caulked twice yearly at a cost of \$90 and 20 days of downtime.

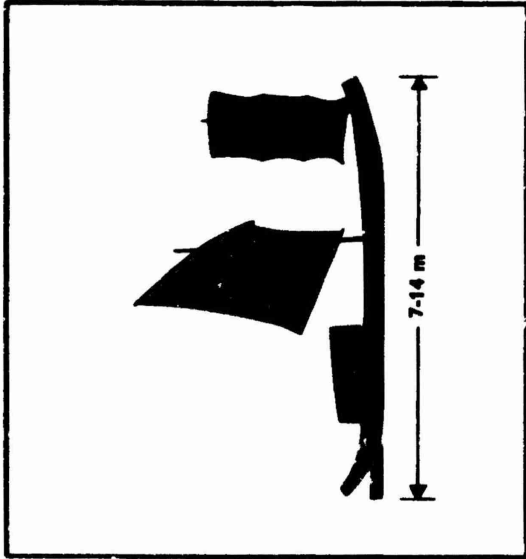
kiểu thuyền C5-T12-J in ảnh ở đây không có cột buồm, nó vẫn được để cập đến bởi vì các thuyền trưởng cho biết thuyền C5-T12-J thường hoạt động với hai buồm.

Người ta có thể đóng xong một thuyền C5-T12-J trong một tháng với phí tốn 150 mỹ-kim. Vỏ thuyền phải được xam trét lại mỗi năm hai lần, mất 20 hôm, tốn 90 mỹ-kim.

- (1) Large Rudier of C5-T12-J is an Important Recognition Feature
- (2) Unusual Sxcentline Sweeps Up Along Side of Cabin and Drops Abruptly to Deck at After End
- (1) Bánh Lái Lớn Của Thuyền C5-T12-J Là Một Nhận Dạng Quan Trọng Để Thấy
- (2) Thế Cong Khác Thường Uốn Vênh Lên Song Song Với Mũi và Chấm Dứt Một Cách Đột Ngột Ở Sân Thuyền Phía Đuôi

2





C5-T12-K			TYPE:		Sailer Cargo Boat	
LOA: 7-14 m	BEAM: 1-2 m	GROSS TONS: 6 (est)	DRAFT (loaded): 0.5 m		PROPULSION: 2 Sails	
TYPE OF CATCH/CARGO: Bulk Items			RECOGNITION FEATURES:			
OPERATING AREA: Thua Thien Province Quang Tri Province			No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem Two Sails			

General Information

C5-T12-K are lagoon boats of Thua Thien and Quang Tri provinces. They are used principally as cargo carriers.

The long, narrow C5-T12-K looks like a dugout with its flat ends and upturned bow and stern.

The mainmast is stepped amidships, and the foremast is set far forward. The sails are usually standing lugsails, but the foresail is sometimes a short-footed rectangular Chinese lugsail.

Woven-bamboo arched roofs are frequently used for shelter.

The boat is of hard-chine, sewn-plank construction and can be built in 3 weeks for U.S. \$200.

C5-T12-K			LOẠI THUYỀN: Thuyền Buồm Chở Hàng	
DÀI: 7-14 m	RỘNG: 1-2 m	TRỌNG TẤN: 6	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ: 0,5 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 2 Buồm
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Hàng-Hóa Công-nghệ			ĐẶC ĐIỂM NHÂN DẠNG:	
			KHÔNG CỎ BOONG LÁI NHỎ LÁI LẺ MŨI LẺ HAI BUỒM	
VÙNG HOẠT ĐỘNG:			TỈNH THỪA-THIỆN TỈNH QUẢNG-TRỊ	

Khái-Niệm Đại-Cường

C5-T12-K là những thuyền hoạt động trong các đầm tại tỉnh Thừa-Thiên và Quang-Tri. Thuyền được dùng chính yếu vào việc chở hàng.

Thuyền C5-T12-K dài, hẹp giống như một thuyền độc mộc có mũi và lái cúp lên và phẳng.

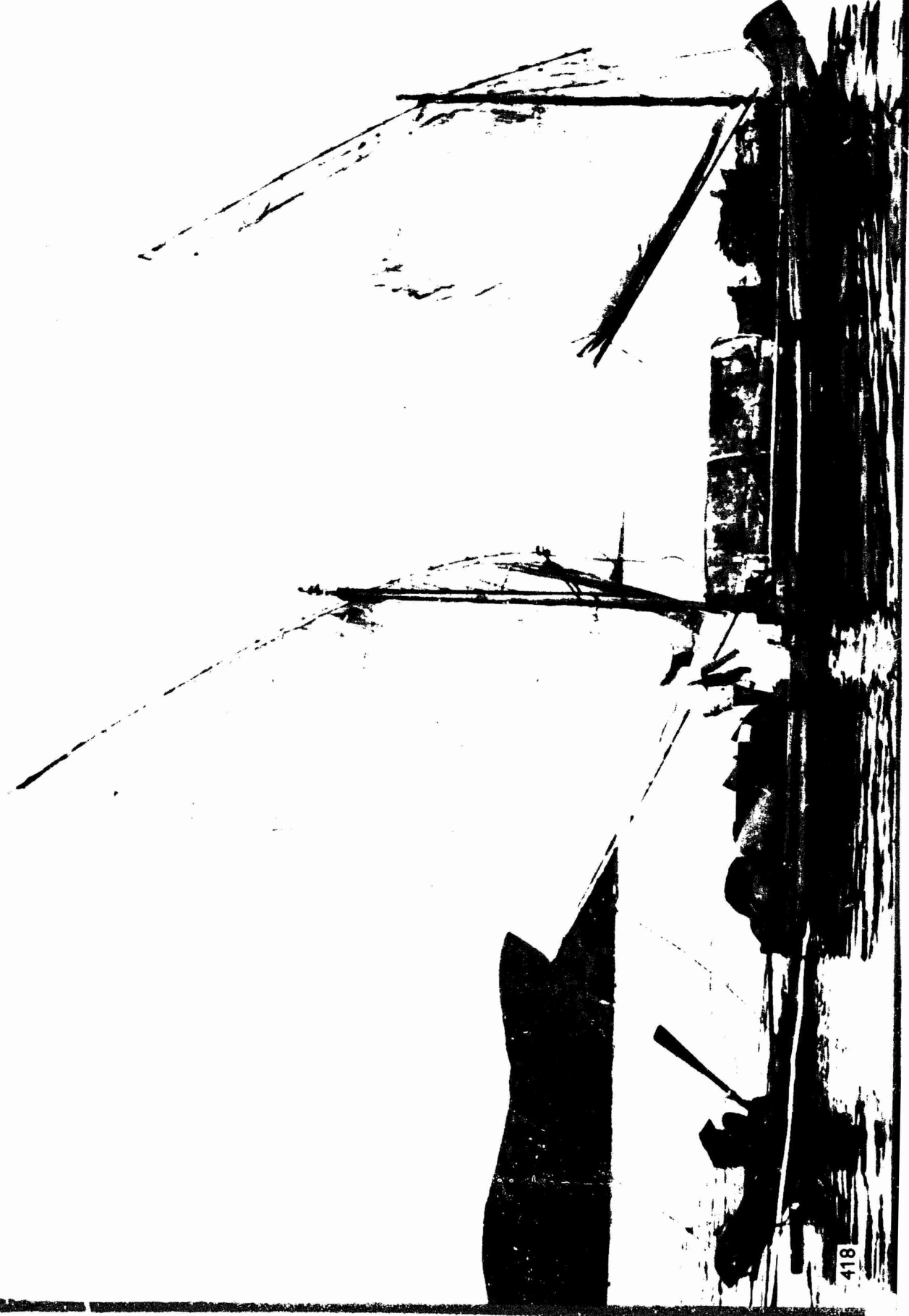
Cột buồm chính dựng ở giữa thuyền, cột buồm phụ dựng về phía mũi. Thuyền thường dùng loại buồm tứ-giác thẳng đứng, song đôi khi cánh buồm phụ đằng mũi là một cánh buồm tứ-giác vuông Trung-Hoa có cạnh đáy ngắn.

Thuyền thường có mái cong bằng nan để làm nơi trú ẩn. Người ta có thể đóng xong một thuyền C5-T12-K thuộc kiểu có sống cũng, vỏ bằng gỗ này trong vòng 3 tuần lễ với phí-tiền là 200 mỹ-kim.

CS-T12-K

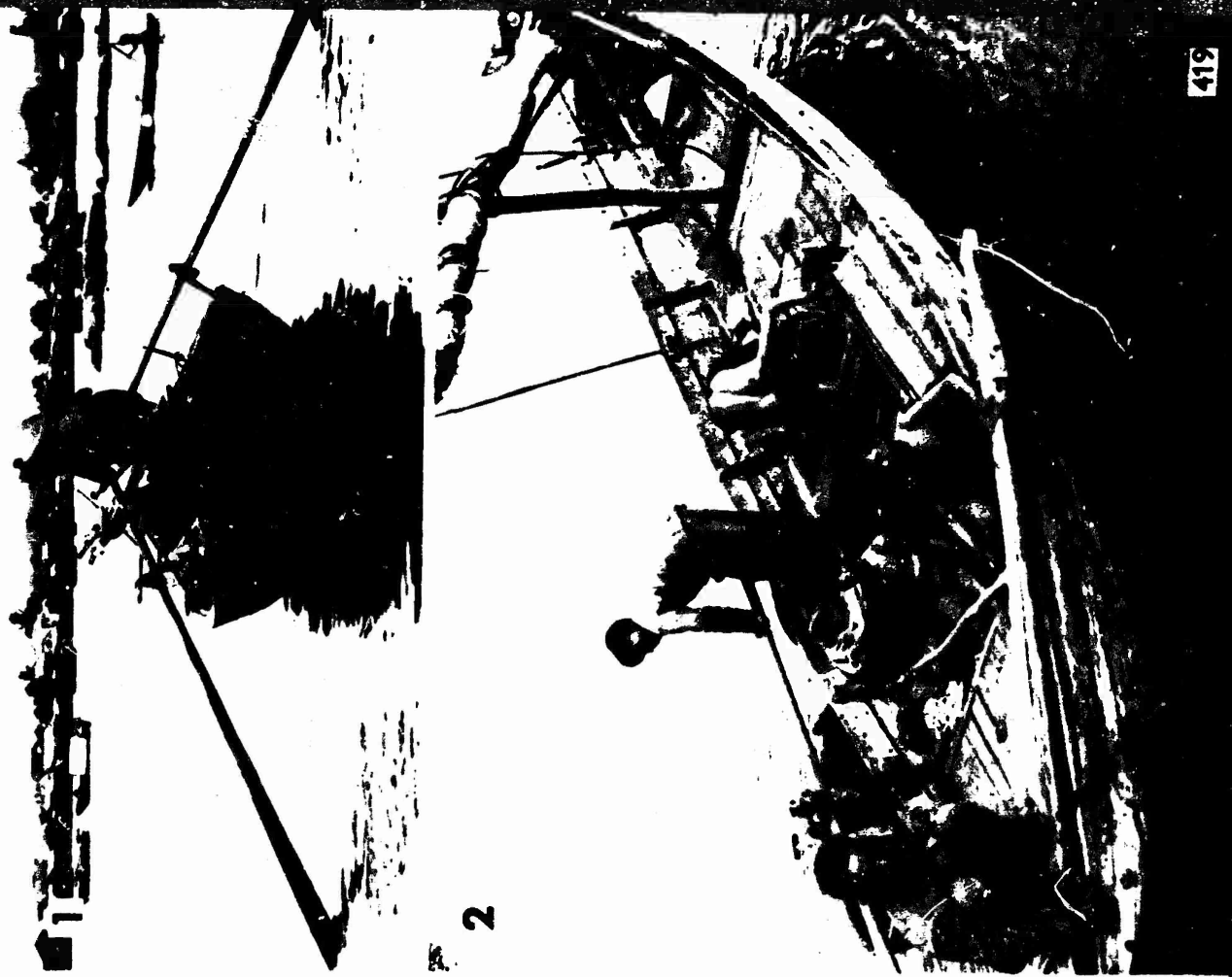
Though of Weak, Sewn-Plank Construction, CS-T12-K Carry Heavy Loads of Cargo in Calm Waters

Mặc dù Được Đóng Theo Kiểu Ván Khâu Không Văng Chắc, Thuyền CS-T12-K Có Thể Chở Nặng Khi Biển Êm



C5-T12

(1) Some C5-T12 Are Moved Only by Sails or Sweeps (2) Many Are Now Motorized
(1) Vài Thuyền C5-T12 Chỉ Di-Chuyển Bằng Buồm và Mái Chèo (2) Nhiều Chiếc Đã Được Gắn Máy



Propulsion System

C5-T12 are usually powered by 2 standing lug-sails. However, in the Phan Rang region, most sails are lateen, and on the C5-T12-B the mainsail is often a Chinese lugsail.

Many C5-T12 now have an auxiliary 1- or 2-cylinder engine of 5 to 10 hp. Kubota, Kirloskar, FFI, and Bukh diesels are the most common. A few boats have engines as large as 20 hp, and a very few have 2 engines. C5-T12-K are not motorized because their sewn construction cannot withstand the engine vibrations.

The normal fuel supply is about 6 to 10 liters, but up to 200 liters of extra fuel are sometimes carried. The engine is usually mounted at least partially below deck and is housed in a small boxlike compartment.

Operational Information

Most C5-T12 fishing boats operate the year round. C5-T12 of the Phan Thiet-to-Phan Rang region leave port late at night and return the following afternoon. In the Da Nang and Hue region, t' boats usually operate during the day.

Hệ-Thống Đẩy Thuyền

Thuyền C5-T12 thường dùng 2 buồm tứ-giác thẳng đứng. Tuy nhiên trong vùng Phan-Rang, đa-số dùng buồm tam-giác và trên thuyền C5-T12-B, buồm chính thường là loại buồm tứ-giác Trung-Hoa.

Hiện nay đã có nhiều thuyền C5-T12 được trang-bị thêm một động-cơ diesel phụ loại 1 hoặc 2 xy-lanh, mạnh từ 5 đến 10 mã-lực. Kubota, Kirloskar, FFI là những hiệu máy thông dụng nhất. Một vài thuyền dùng loại động-cơ mạnh đến 20 mã-lực và một số rất ít thuyền khác có 2 động-cơ. Thuyền C5-T12-K không được gắn máy vì vỏ thuyền khâu không chịu đựng nổi sức rung của động-cơ.

Bình nhiên liệu thường chứa được từ 6 đến 10 lít, song thuyền thường mang theo đến 200 lít nhiên-liệu phụ trội. Động-cơ thường được đặt trong một lỗ chứa hình hộp và ít ra là một phần động cơ nằm bên dưới boong thuyền.

Cách-Thức Hoạt-Động

Đa-số thuyền C5-T12 đánh cá quanh năm. Những thuyền C5-T12 trong vùng từ Phan-Thiết đến Phan-Rang rời bến lúc khuya và trở về chiều ngày hôm sau. Trong vùng Đà-Nẵng và Huế, thuyền thường hoạt động ban ngày.

C5-T12

From October to April C5-T12-A Commonly Put to Sea Around Midnight
Tù-Tháng Mười Đến Tháng Tư Thuyền C5-T12-A Thường Ra Khỏi Vào Khoảng
Nửa Đêm



Fishermen on C5-T12 boats use hooks and lines, encircling gill nets, and lift nets, and report catches of 100 to 400 kg per day. On the few boats that stay at sea for longer than one day at a time, the fish are sometimes preserved in salt. But since many catches, particularly in Phan Thiet, are regularly sold to nuoc mam manufacturers, preservation of the catch is not important.

Near Vung Tau, fishermen on the C5-T12-A commonly use hooks and lines to catch catfish, spinefoot, and snakehead. From April through September these boats put to sea after sunrise, fish throughout the day and night, and return after sunrise the following morning. From October to April the pattern changes — they put to sea at midnight and return at noon the following day. Although they usually remain at sea for only one day, extra provisions are carried, and vessels stay out for as long as 5 days when necessary to net a sizable catch. Maximum speed for these boats is estimated at about 7 kt.

The C5-T12-B usually fish within 50 miles of Phan Thiet, and they do not normally go farther than 20 miles from shore. A common practice is to leave port at midnight and to return late the following afternoon. During the off-season from December through March, a few

Thuyền C5-T12 đánh cá bằng đường câu, lưới bện đánh bao, lưới mảnh và một ngày bắt được từ 100 đến 400 ký cá. Trên một số ít thuyền thường ở lại ngoài khơi lâu hơn một hôm, đôi khi người ta dùng muối để ướp cá. Song, đặc-biệt trong vùng vùng Phan-Thiết, vì số cá này thường xuyên được bán cho các nhà làm nước mắm nên việc ướp cá không cần thiết lắm.

Trong vùng gần Vũng-Tàu, thuyền C5-T12-A thường dùng đường câu để bắt cá thiếu, cá diá và cá bống. Trong thời gian từ tháng tư đến tháng chín, những thuyền này ra khơi sau lúc rạng-đông, đánh cá suốt ngày và trở về sau buổi rạng đông sáng hôm sau. Từ tháng mười đến tháng tư, thuyền đi cách hoạt-động. Thuyền ra khơi vào lúc nửa đêm và trở về vào trưa ngày hôm sau. Mặc dù thường chỉ ở lại ngoài biển lâu một hôm, thuyền có mang theo thực phẩm dự trữ và khi cần có thể ở lại lâu đến 5 ngày để đánh được nhiều cá. Tốc độ tối đa ước lượng của thuyền vào khoảng 7 gút.

Thuyền C5-T12-B thường đánh cá trong khoảng cách Phan-Thiết 50 hải-lý và thường không ra xa bờ quá 20 hải-lý. Thuyền thường ra khơi vào lúc nửa đêm và trở về vào buổi chiều ngày hôm sau.

of them venture as far away as Phu Quoc Island in search of better fishing.

In the Phan Thiet region, fishermen report 100-kg catches which include scad, sardines, mackerel tuna, and Spanish mackerel. In the good fishing season from June to October, the daily catch may reach 400 kg. C5-T12-B cruise at about 4 kt; the 20 miles from Phan Thiet to the Ke Ga fishing grounds requires 5 hours. C5-T12-B do not normally operate when the waves are higher than 1 m or in winds greater than 15 kt. Some do not fish during the unsettled October weather. In a stiff breeze, a hiking spar is rigged to counteract the tendency to heel.

C5-T12-C fishing boats use hooks and lines to catch Spanish mackerel, mackerel tuna, threadfin bream, and lizard fish.

Larger C5-T12-C make monthly trips to Phan Thiet, sometimes carrying as many as 100 passengers in addition to cargoes of beef, cows, pigs, rice, cement, wood, kerosene, salt, and nuoc mam. The trip takes about a day.

Most C5-T12-D and C5-T12-E fishing boats put to sea around midnight and return late in the afternoon of the following day. They commonly fish within 20 miles of Phan Rang and bring in daily catches weighing about 100 kg. Hook-and-line fishing is popular, especially on the smaller boats. The C5-T12-E have an estimated maximum speed of 7 kt. They cannot operate when the wave heights reach 1 m.

Thuyền C5-T12-B không hoạt động được khi sóng cao hơn 1m và một vài thuyền ngưng đánh cá suốt thời-giam thời tiết bất thường trong tháng mười. Ngoài mùa đánh cá (từ tháng hai đến tháng năm), một số ít thuyền đi xa tận đảo Phú-Quốc để đánh được nhiều cá hơn.

Trong vùng Phan-Thiết, các ngư-lũ cho biết một ngày họ thường đánh được 100 ký gồm có cá nục, cá trích, cá ngừ và cá thu ống. Trong thời gian được mùa cá từ tháng sáu đến tháng mười, một ngày có thể đánh được đến 400 ký cá. Tốc độ hải hành của thuyền C5-T12-B vào khoảng 4 gút. Một thuyền đi từ Phan-Thiết đến vùng đánh cá Kê-Gà cách 20 hải-lý phải mất 5 tiếng đồng hồ. Thuyền C5-T12-B thường không hoạt-động khi sóng cao hơn 1m hoặc gió mạnh hơn 15 gút. Khi gió mạnh, thuyền thường dùng một tấm ván cầu để giữ thuyền khỏi bị nghiêng.

Thuyền C5-T12-C thường dùng đường câu để bắt cá thu ống, cá ngừ, cá phèn và cá mồi.

Những thuyền C5-T12-C lớn hơn cứ một tháng đi Phan-Thiết một chuyến, đôi khi chở đến 100 hành khách ngoài số hàng hóa gồm có heo, bò, thịt bò, gạo, xi-măng, gỗ, dầu hôi, muối và nước mắm. Thời gian di-chuyển mất một ngày.

Đa-số thuyền C5-T12-D và C5-T12-E loại đánh cá thường ra khơi vào khoảng nửa đêm và trở về vào buổi chiều ngày hôm sau. Thuyền thường đánh cá trong phạm-vi 20 hải-lý cách Phan-Rang. Một ngày số cá đánh được vào khoảng 100 ký. Đường câu là cách đánh cá thông-dụng, đặc biệt trên các thuyền cỡ nhỏ. Thuyền C5-T12-E có tốc-độ tối đa ước lượng vào khoảng 7 gút. Thuyền không hoạt-động

Hand-Line Fishing is Popular on Small C5-T12-D
Cầu Ống Rất Thông-Dụng Trên Những Thuyền C5-T12-D Nhỏ



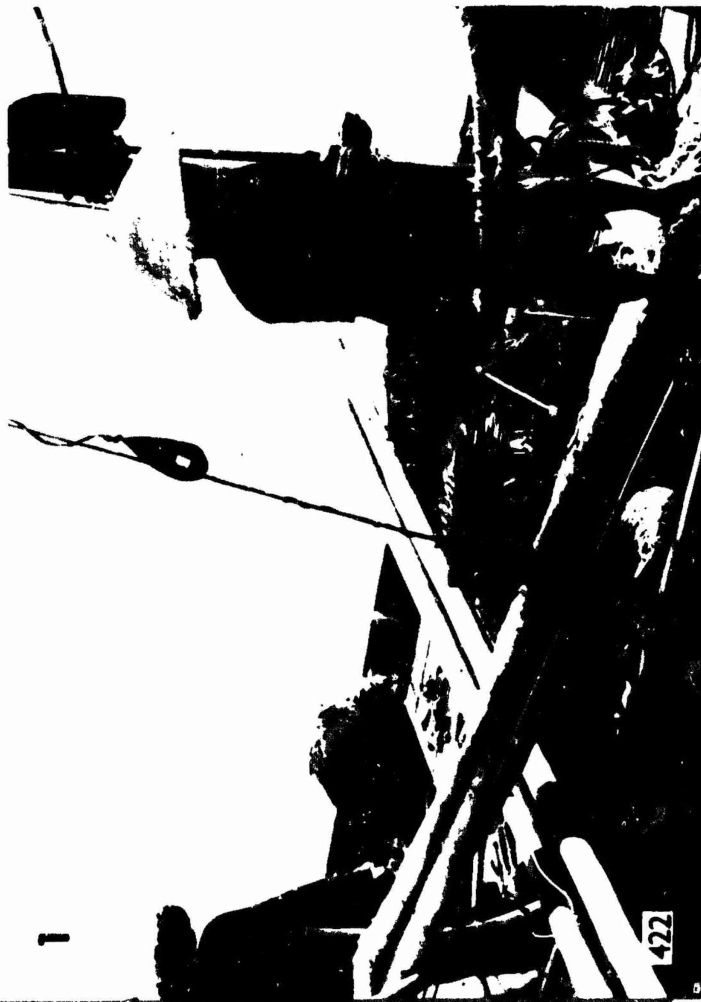
C5-T12

However, some of the sturdy C5-T12-E can operate in 2-m seas and 20-kt winds. They sometimes remain at sea for as long as 5 days, and venture as far as 90 miles south to take advantage of the good fishing grounds lying east of Ke Ga lighthouse. With a lift net or an encircling gill net, a C5-T12-E can catch 300 kg of fish in this area on a good day.

C5-T12-F transport limestone 25 miles to Nha Trang from Hon Lon, a large island near Van Gia. On the return trip, the vessel sometimes carries nuoc mam. The boat leaves port at about 0800, makes the one-way trip in 5 hours, and returns the next day.

About 20 miles east of Da Nang, the C5-T12-G operate in pairs using a lift net between them. Daily they use about 300 kg of fish including threadfin. Elsewhere they use gill nets and other techniques common to the area. C5-T12-G are swift sailers with an estimated maximum speed of 8 kt. They do not operate in rough seas and they have a strong tendency to heel in a stiff breeze. To counter the heeling they rig a hiking spar.

(1) C5-T12-G Use a Wide Variety of Fishing Techniques (2) Open C5-T12-F Transport Large Quantities of Limestone in Nha Trang Region



được khi sóng cao đến 1m. Tuy thế cũng có một vài thuyền C5-T12-D vùng-chắc có thể hoạt động khi sóng cao đến 2m và gió mạnh 20 gút. Những thuyền này đôi khi ở lại ngoài khơi lâu đến 5 hôm và đi xa 90 hải lý về phía nam đến khu có nhiều cá ở phía đông hải đăng Ke-Ga. Dùng lưới mành hay lưới bện đánh bao, một thuyền C5-T12-D có thể đánh được 300 ký cá trong một ngày may mắn.

Thuyền C5-T12-F chuyên chở đá vôi từ Hòn Lớn, một đảo lớn gần Vạn Giã, đến Nha-Trang cách đó 25 hải lý. Trong chuyến về đôi khi thuyền chở theo nước mắm. Thuyền rời bến vào khoảng 8 giờ sáng, đi đường mất 5 tiếng đồng-hồ và trở về vào ngày hôm sau.

Thuyền C5-T12-G dùng lưới mành đánh cá từng hai thuyền một trong vùng cách Đà-Nẵng 20 hải lý về phía đông. Một ngày thuyền đánh được vào khoảng 300 ký gồm cả cá gộc. Tại nơi khác, thuyền dùng lưới bện hoặc các kỹ-thuật thông dụng trong vùng. Thuyền C5-T12-G là những thuyền buồm chạy nhanh, tốc-độ tối đa ước-lượng là 8 gút. Thuyền không hoạt-động khi biển động. Khi gió thổi mạnh, thuyền thường dễ bị nghiêng. Để thuyền khỏi lật, người ta gắn vào thuyền một tấm ván cầu.

(1) Thuyền C5-T12-G Dùng Nhiều Kỹ-Thuật Đánh Cá Khác Nhau (2) Thuyền C5-T12-F Lạ-Thiên Chở Rất Nhiều Đá Vôi Trong Vùng Nha-Trang



C5-T12

Families Commonly Operate C5-T12-K as Fishing Boats or Short-Haul Cargo Vessels and Live on Board

Nhiều Gia-Đình Thường Dùng Thuyền C5-T12-K để Đánh Cá hoặc Chở Hàng Gân và Sóng Luôn Trên Thuyền

The C5-T12-H are popular in fishing villages from Tuy Hoa to Hue. They normally fish only during the daylight hours. Using hooks and lines, the fishermen take about 40 kg of fish each day.

C5-T12-I transport cargo between ports on the east coast of Vietnam from Hue to Saigon. Cargoes include rice, which is picked up at Da Nang and shipped to Quang Ngai; salt, which is loaded at Hon Khoi and carried to Da Nang; alcohol, which is loaded in Saigon; and coco fiber, which is carried to Hon Khoi. C5-T12-I reportedly have made trips up the Mekong River into Cambodia.

C5-T12-J make short cargo trips in the Da Nang-Quang Nam Province rivers and coastal area. A round trip takes about 4 days with stops at Da Nang, Dien Ban, and Nong San. Not more than 1 day is spent at sea between stops. Common cargoes are charcoal and sand.

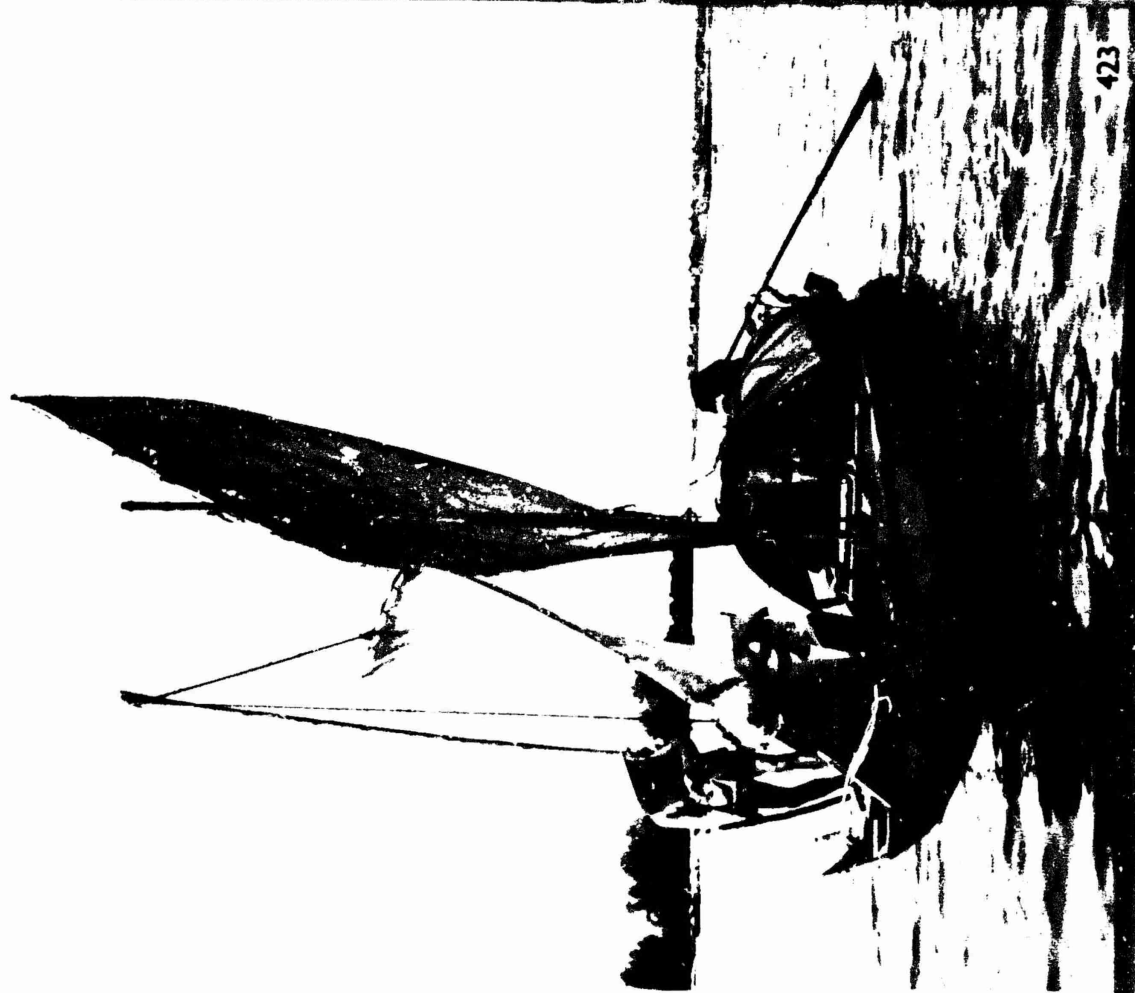
Because of their weak hulls, C5-T12-K normally operate on the calm inland waters of Thua Thien and Quang Tri provinces and venture to sea only when it has been calm for several consecutive days. Although these boats are widely used as fishing boats, houseboats, and ferryboats, most are cargo carriers.

Thuyền C5-T12-H rất thông dụng tại các làng đánh cá từ Tuy Hòa đến Huế. Thuyền thường chỉ đánh cá vào ban ngày. Dùng đường câu, thuyền bắt được vào khoảng 40 ký cá một ngày.

Thuyền C5-T12-I chuyên-chở hàng giữa các hải-cảng dọc bờ biển phía đông Việt-Nam từ Huế đến Sài-Gòn. Hàng hóa gồm có gạo chở từ Đà-Nẵng đi Quảng-Ngãi; muối chở từ Hòn Khoi đi Đà-Nẵng, rượu chở từ Saigon và xơ dừa chở đi Hòn Khoi. Người ta cho biết thuyền C5-T12-I đã từng đi ngược sông Cửu-Long lên đến Cam-Bốt.

Thuyền C5-T12-J chuyên chở hàng đi gần trong các sông tại Đà-Nang/tỉnh Quảng-Nam và dọc bờ biển. Một chuyến khứ hồi có dùng lại Đà-Nẵng, Điện-Bàn và Nong-Son mất 4 ngày. Hàng-hóa thông-thường là than và cát.

Vì vỏ thuyền yếu, C5-T12-K thường chỉ hoạt-động trong các sông ngòi yên-lặng thuộc tỉnh Quảng-Tri, Thừa Thiên và chỉ dám ra biển khi có thời-tiết tốt trong nhiều ngày liên tiếp. Mặc dầu thường được dùng làm thuyền đánh cá, nhà ở và độ ngang, đa-số thuyền C5-T12-K là những thuyền chở hàng.



C5-T12

Equipment

Although many C5-T12 operate overnight, very few carry lights to mark their position. These few display ordinary kerosene lanterns. Neither navigation nor communications equipment is carried, and safety gear is rare. The C5-T12-G and C5-T12-H often carry a basket dinghy, but other boats have only floats to serve as life buoys.

C5-T12-A, C5-T12-D, and C5-T12-E have engine-powered bilge pumps, but most other C5-T12 have no pumps at all.

Only the C5-T12-I, which moor to bamboo poles, carry no anchors. The C5-T12-J have a metal anchor, and C5-T12-G usually have two metal anchors and sometimes a spare wooden anchor. Other C5-T12 usually carry 1 or 2 wooden anchors.

Crew

C5-T12 are usually operated by Buddhists who have at most a primary education and very little money. They are friends or relatives of the skipper.

There are usually 4 to 10 men in the crew. However, the smallest of the C5-T12-E are operated by only 1 or 2 men. The C5-T12-J often are operated by a family which lives on board.

Dụng-Cụ Trang-Bị

Mặc dù có nhiều thuyền hoạt động ban đêm, rất ít thuyền C5-T12, có mang theo đèn để đánh dấu vị trí. Một số ít thuyền này chỉ có đèn dầu hời. Thuyền không được trang-bị dụng cụ hải-hành hoặc liên-lạc. Dụng cụ cấp cứu cũng ít khi có. Những thuyền C5-T12-G và C5-T12-H thường mang theo xuồng thúng, song những thuyền khác chỉ có phao để dùng khi khẩn cấp.

Thuyền C5-T12-A, C5-T12-D và C5-T12-E có máy bơm luân; những thuyền C5-T12 khác không có bơm.

Thuyền C5-T12-I thường được buộc vào sào tre nên không có neo. Thuyền C5-T12-J có một neo kim-khí. Thuyền C5-T12-G thường có hai neo bằng kim-khí và đôi khi có thêm một neo dự phòng bằng gỗ. Các thuyền C5-T12 khác thường mang theo 1 hoặc 2 neo gỗ.

Thủy Thủ Đoàn

Thủy thủ đoàn thuyền C2-T12 thường là những tín đồ Phật-giáo, học văn cao nhất vào bậc tiểu học và rất nghèo túng. Họ là những bạn bè hay bà con của thuyền trưởng.

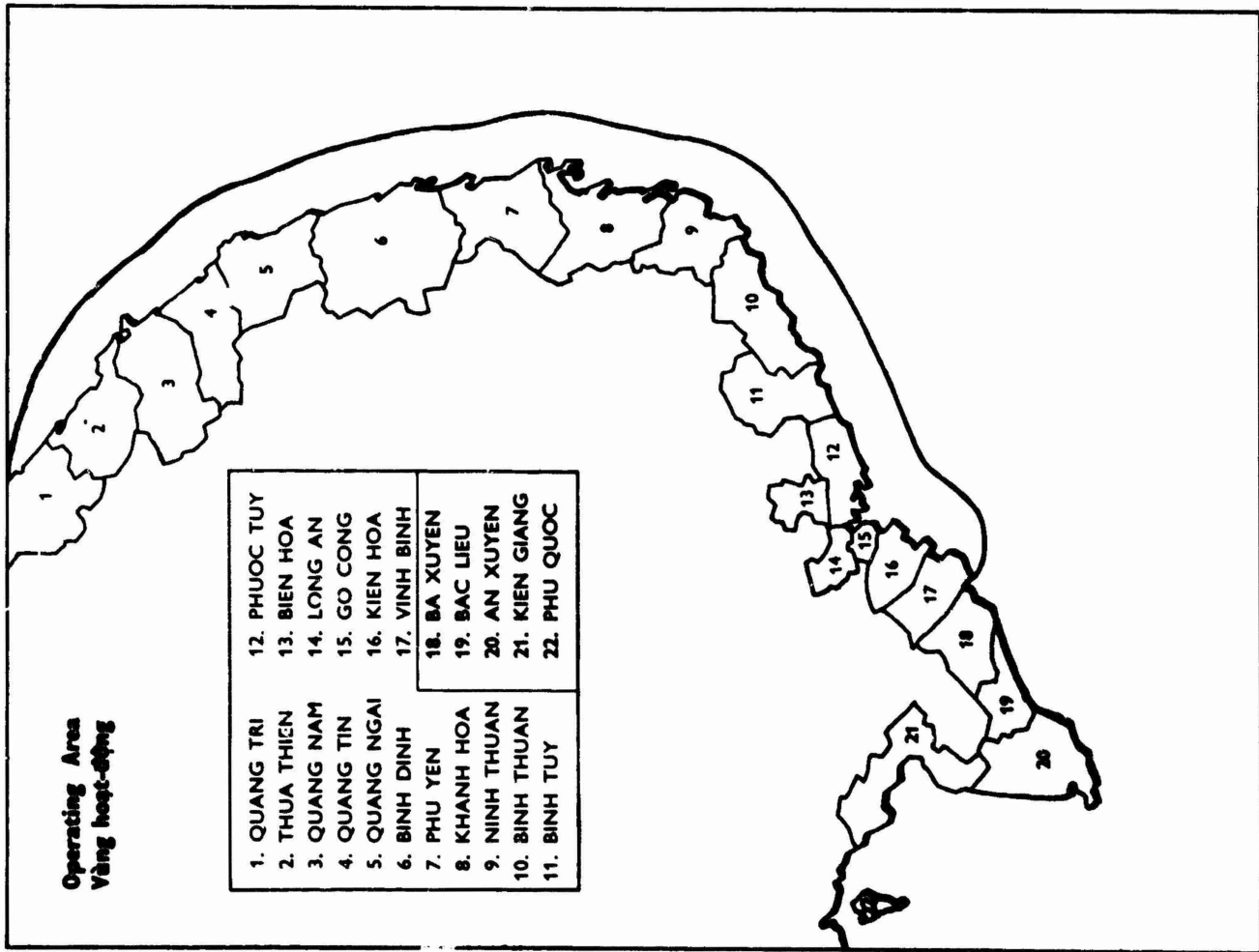
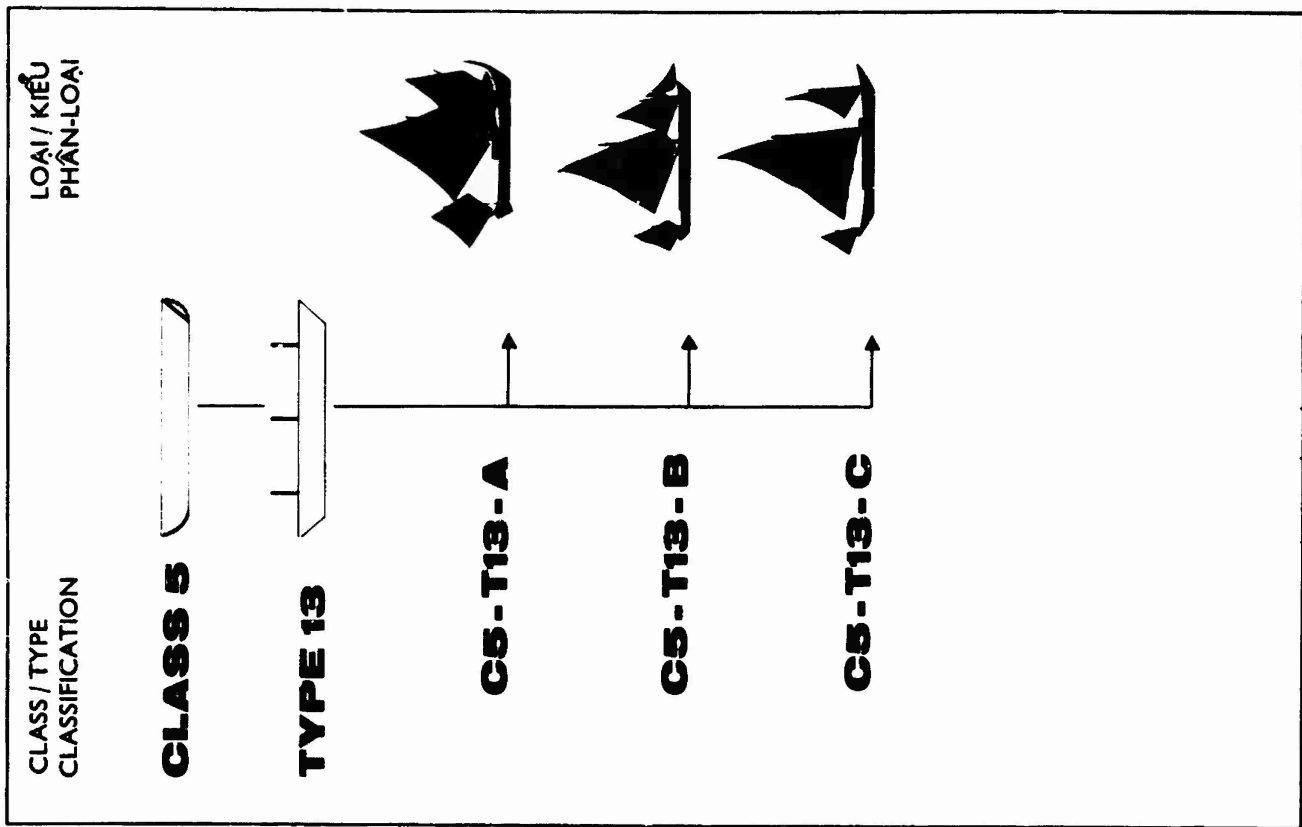
Số thủy thủ thường có từ 4 đến 10 người, song những thuyền cỡ nhỏ nhất thuộc loại C5-T12-E thường chỉ có 1 hay 2 thủy thủ. Thuyền C5-T12-J thường do những gia-đình sống luôn trên thuyền xử dụng.

C5-T12-J Operate as Short-Haul Cargo Boats in Da Nang Area. Owner and Family Usually Live on Board.

Thuyền C5-T12-J Chuyên-Chở Hàng Gắn Trong Vùng Đà-Nẵng. Chủ Thuyền và Gia-Đình Thường Sống Luôn Trên Thuyền.



CLASS 5 - TYPE 13



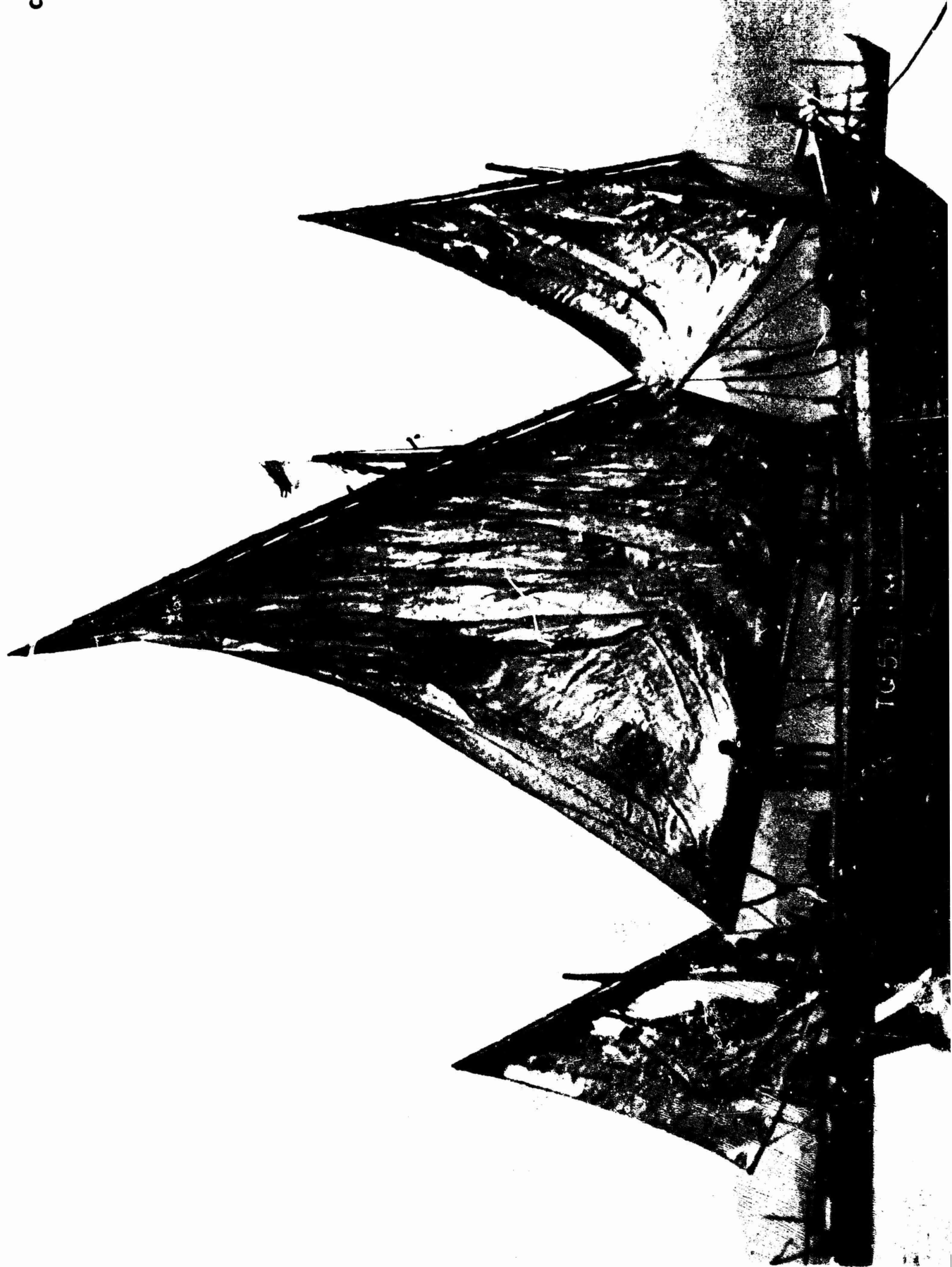
CS-T13

CS-T13-A



C5-T13

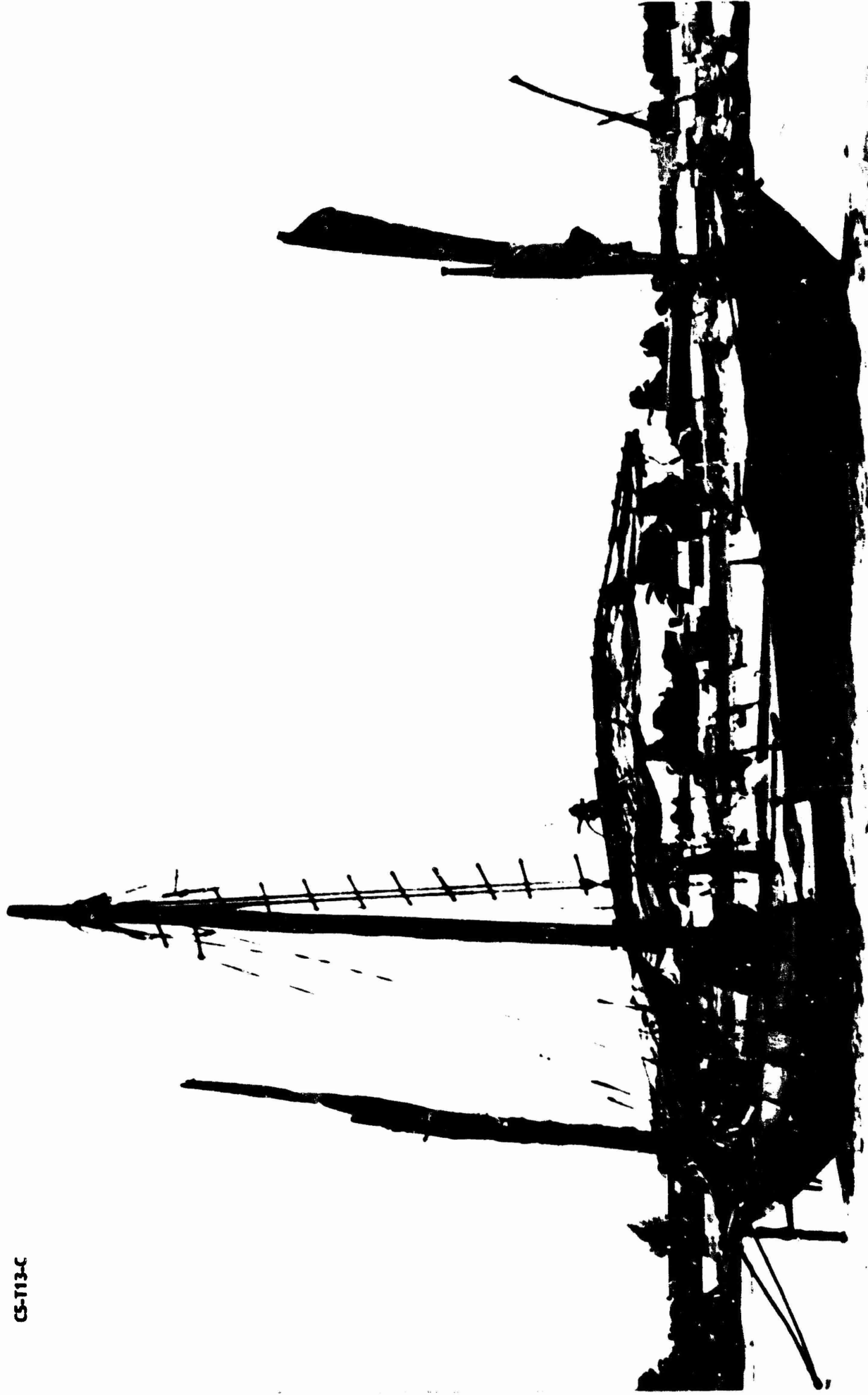
C5-T13-B

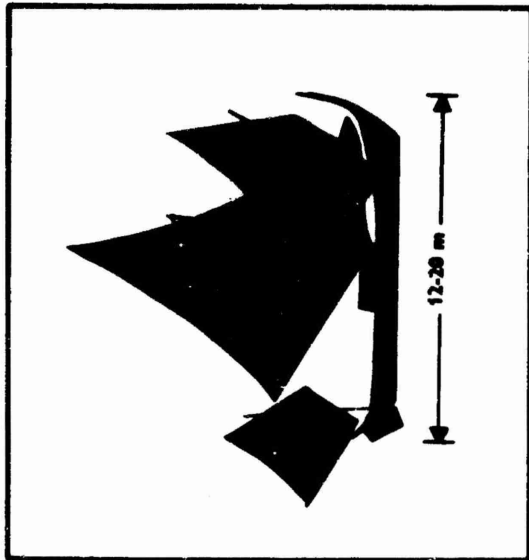
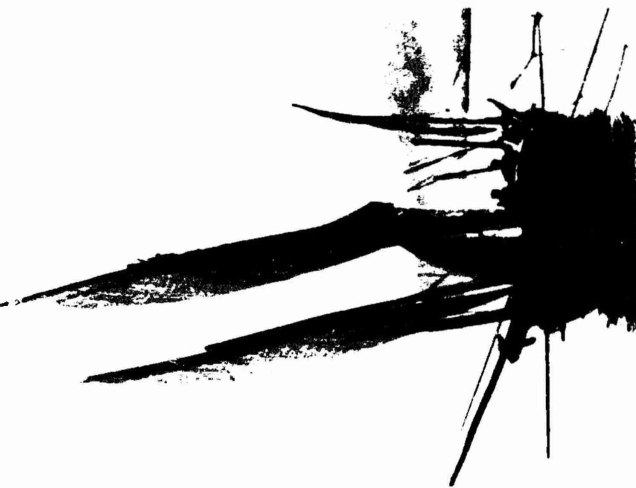
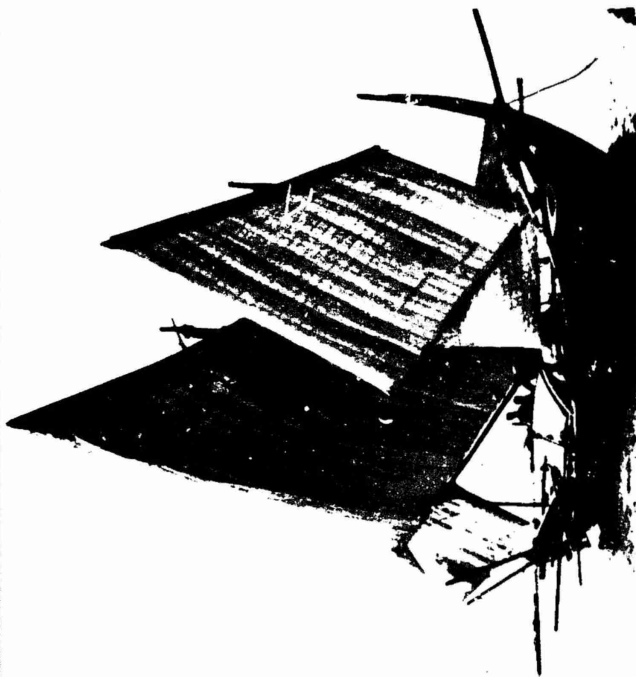


TC551

CS-T13

CS-T13-C





C5-T13-A		TYPE:		Sailer Fishing Boat	
LOA: 12.20 m	BEAM: 2.5-5.5 m	GROSS TONS: 30 (est)	DRAFT (loaded): 0.9 m	PROPULSION: 3 Sails	
TYPE OF CATCH/CARGO: Varied		RECOGNITION FEATURES:			
OPERATING AREA: Da Nang		No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem Three Sails			

General Information

C5-T13-A are Da Nang-based three-masted sailing boats. They are primarily fishing vessels, but a few carry cargo. The freeboard of the C5-T13-A reaches a low just abaft the beam. The sheer rises rather steeply to the pointed convex stern and more gradually to the somewhat higher pointed bow. The woven-bamboo bottom is fastened to a frame formed by the topside planks and the slotted stem and sternpost. The latter are fitted with retractable stemboard and rudder. High washboards of wood or woven bamboo are set amidships along the low freeboard and are removable for ease of cargo handling. These boats are frequently seen with four sails set. The foresail, mainsail, and mizzen are lugsails; the fourth sail is a jib that is extended either from the mainmast to the bow or from the foremast

C5-T13-A		LOẠI THUYỀN:		Thuyền Buồm Đánh Cá	
DÀI: 12.20 m	RỘNG: 2.5-5.5 m	TRỌNG TẤN: 30	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ: 0.9 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 3 Buồm	
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Không Nhất-Định		ĐẶC ĐIỂM NHÂN DẠNG:			
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Đà-Nẵng		Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Lề Mũi Lề Ba Buồm			

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T13-A là những thuyền có ba cột buồm đặt cu-căng tại Đà-Nẵng. Loại thuyền này chính-yếu là những thuyền đánh cá, song cũng có một vài thuyền chở hàng. Mạn thuyền kê sau khoảng giữa nổi rất thấp trên mặt nước. Thân thuyền cong dốc lên về phía lái nhọn, lồi và vênh thoải-thải về đầu mũi. Mũi thuyền nhọn, có phần cao hơn so với lái. Ván be thuyền, trục mũi và trục lái tạo thành một khung để đóng đáy thuyền bằng nan. Trên trục lái có gán cây xiêm và bánh lái có thể kéo lên được. Ở phần giữa thuyền người ta có đóng thêm một be gió bằng gỗ hoặc bằng nan dọc theo mạn thuyền thấp. Be gió có thể được tháo ra để việc vận-chuyển hàng hóa được dễ dàng. Người ta thường trông thấy các thuyền trên có bốn buồm. Cánh

C5-T13-A

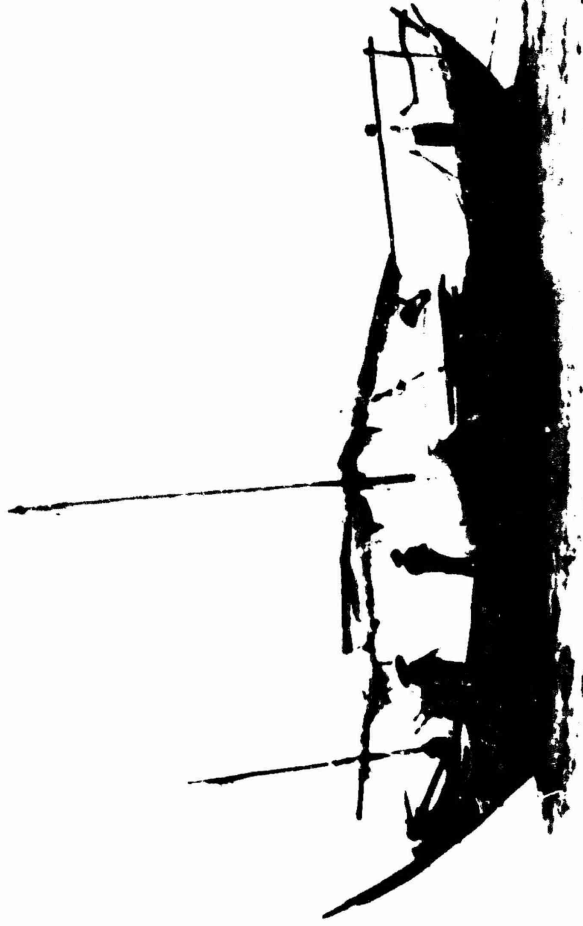
head to the end of a bowsprit.

Arched canopies covered with thatched bamboo are commonly set across the gunwales for shelter. They are easily removed or repositioned.

To counter the tendency of the boat to heel, crews on C5-T13-A rig a hiking spar. C5-T13-A often are seen sailing in a strong breeze with almost the entire crew perched over the water on one of these spars.

A C5-T13-A can be constructed for approximately U.S. \$600 in 1 to 2 months. Minor hull maintenance is required every 2 or 3 months. Between 40 and 80 days of downtime and about \$100 are spent on maintenance each year. A thorough overhaul is needed every 2 years.

Pair Trawling



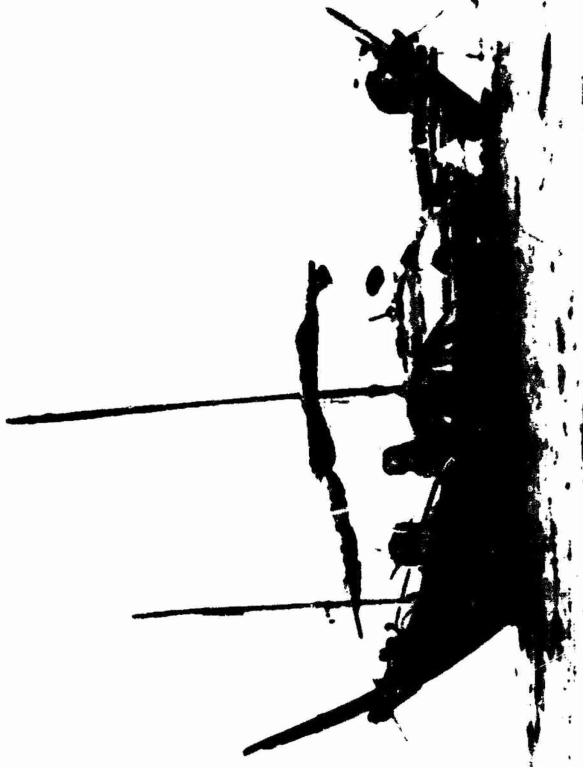
mũi, buồm lòng và buồm ứng là những kiểu buồm tú-giác; cánh buồm thú tú là buồm sóc tam-giác căng từ cột buồm lòng đến mũi hoặc từ đỉnh cột buồm mũi đến đầu ngoài cùng cây đà trước mũi thuyền.

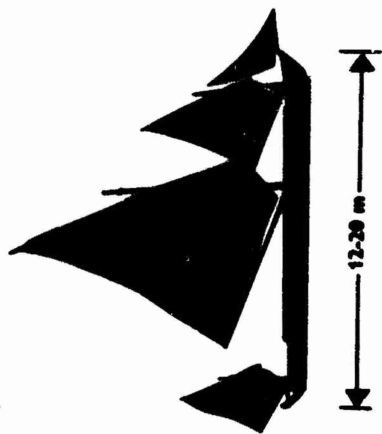
Mũi thuyền hình vòng cung lợp bằng lát tre đan dựng từ hũu mạn qua tả mạn để làm chỗ trú ẩn. Mũi có thể được nhấc lên đặt vào chỗ khác một cách dễ dàng.

Thuyền C5-T13-A dùng một đòn gạnh để chống lại khuynh-hướng thuyền nghiêng về một bên. Khi thuyền C5-T13-A lướt sóng trong cơn gió lớn người ta thường thấy thủy-thủ đoàn tụ cả vào một trong số những đòn gạnh, ngồi chênh-vênh trên mặt nước.

Người ta có thể đóng xong một thuyền C5-T13-A trong vòng từ 1 đến 2 tháng, phí tổn phòng chừng 600 mỹ-kim. Vỏ thuyền phải được tu-bổ sơ sài 2 hay 3 tháng một lần. Một năm thời-gian tu-bổ mất từ 40 đến 80 ngày, tốn khoảng 100 mỹ-kim. Thuyền phải được tu-bổ hoàn toàn 2 năm một lần.

Lưới Giã Đánh Đoi





C5-T13-B		LOẠI THUYỀN: Thuyền Buồm Chở Hàng	
DÀI: 12-20 m	RỘNG: 2,5-5,5 m	TRỌNG TẤN: 35	TẦM NƯỚC CỎ CHỜ: ĐÔNG LỰC ĐẤY THUYỀN: 0,9 m 3 Buồm
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Gạo, Muối, Rượu, Xé Dừa		ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Bờ Biển Phía Đông Cư-Cảng Tại Quảng-Ngãi, Qui-Nhơn, Đà-Nẵng, Sông Cầu		Không Có Buồm Lái Nhỏ Lái Lớn Mũi Lái Ba Buồm	

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T13 B là những thuyền chở hàng có ba cột buồm hoạt động trong vùng từ Sông Cầu đến Đà-Nẵng. Vào khoảng 80 chiếc thuộc loại thuyền chở hàng xa này có cui-cảng gần Sông Cầu.

Thuyền C5-T13-B có hai đầu giống nhau, mạn thuyền ở lái và mũi phẳng ngang. Bánh lái dài, cong, có thể kéo lên được ráp vào trục trực bánh lái bằng một hệ-thống chốt và mộng. Bánh lái có dáng cong theo lối lái nhọn. Trục bánh lái trượt trong lỗ lái có khoét rãnh.

Cột buồm chính dựng ở phần trước thuyền, cột buồm mũi dựng ở đầu mũi. Cột buồm ứng dựng trên đà ngang thời ra ngoài mạn thuyền. Các cột buồm này căng loại buồm tứ-giác thẳng đứng có góc rất nhọn.

Khi không chở hàng thuyền C5-T13-B nổi cao trên mặt nước từ 1.5 đến 2 thước. Khi chỗ nặng, mạn thuyền chìm gần ngang mặt nước và chỉ còn be gió giữ cho những đợt sóng thường không phủ tràn lên boong.



C5-T13-B		TYPE:		Sailer Cargo Boat	
LOA: 12-20 m	BEAM: 2.5-5.5 m	GROSS TONS: 35 (est.)	DRAFT (loaded): 0.9 m	PROPULSION: 3 Sails	
TYPE OF CATCH/CARGO: Rice, Salt, Alcohol, Coco Fibre			RECOGNITION FEATURES:		
OPERATING AREA: East Coast Based At Quang Ngai, Qui Nhon, Da Nang, Song Cau			No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem Three Sails		

General Information

C5-T13-B are three-masted cargo sailers which operate from ports between Song Cau and Da Nang. About 80 of these long-haul vessels are based near Song Cau.

The C5-T13-B is a double-ender with an essentially flat sheer. A long curved retractable rudder, fitted with pintles and gudgeons to a rudderpost sliding in the slotted sternpost, is contoured to the pointed stern.

The mainmast is stepped forward, and the foremast is set in the forepeak. The mizzenmast is stepped in thwarts outboard the weather quarter. All are rigged with sharply peaked standing lugsails.

When empty the C5-T13-B ride high, with about 1.5 to 2 m of freeboard. As they are loaded, they settle deep into the water until almost awash, and only the washboards atop the gunwales prevent normal waves from washing in on deck.

C5-T13-B

These boats have a woven-bamboo bottom, but the hull is deep and constructed almost entirely of wood. The jointure of the topside planks and bottom is rarely visible except on empty boats.

The elongated eyes — sometimes a meter long — look straight ahead.

The hold is covered by a low roof arching from gunwale to gunwale and usually topped with woven-bamboo mats.

It takes 5 men almost 3 months to construct a C5-T13-B. The boat costs about U.S. \$400. After each long trip the boat is beached for about 5 days to check the caulking. The sails must be replaced twice a year. Yearly maintenance costs total about \$200.

Thuyền có đáy bằng nan, song vỏ thuyền rất sâu và đóng gần như hoàn-toàn bằng gỗ. Người ta thường chỉ trông thấy khớp nối giữa ván bên và đáy thuyền khi thuyền trống.

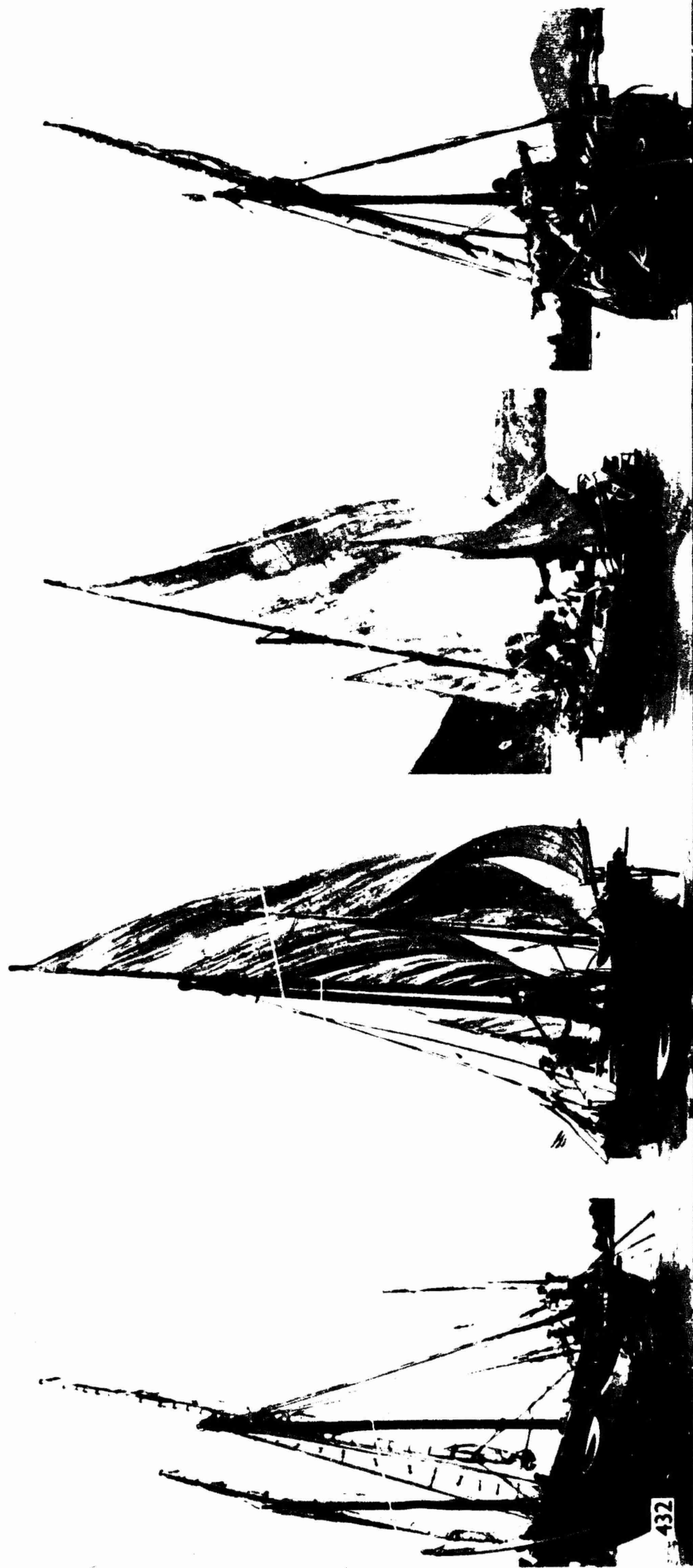
Thuyền có vẽ hình mắt kéo dài — đôi khi đến một thước — nhìn thẳng về phía trước.

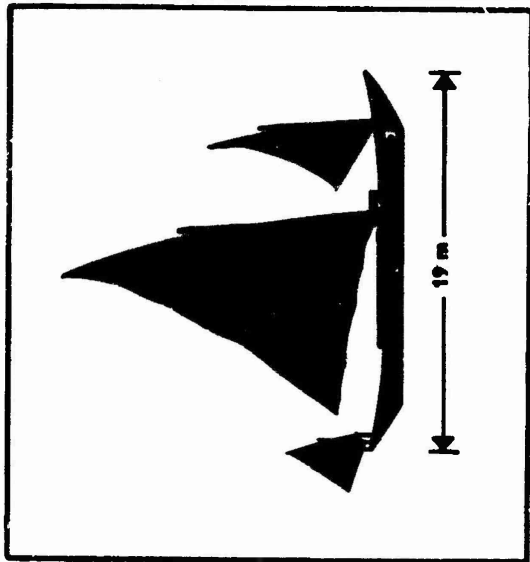
Khoang thuyền che bằng một mái thấp, thường bằng tre đan và lợp vòng cung qua hai bên bờ.

Năm người thợ có thể đóng xong một thuyền C5-T13-B trong thời gian chừng 3 tháng với phí-tốn khoảng 400 mỹ-kim. Sau mỗi chuyến đi xa, thuyền phải được đưa lên bãi chùng 5 ngày để kiểm soát việc xăm trét vỏ thuyền. Buồm phải thay một năm hai lần. Tổng-cộng tiền tu-bổ hàng năm tốn-đợ 200 mỹ-kim.

Note Freeboard Differences Between Loaded and Empty Boats

Đề Ý Phần Nổi Cao Thấp Khác Nhau Giữa Thuyền Trống và Thuyền Có Chở Hàng





C5-T13-C		TYPE:		Sailer Cargo Boat	
LOA:	19 m	BEAM:	5 m	GROSS TONS:	35 (est)
				DRAFT (loaded):	1.2 m
TYPE OF CATCH/CARGO:		PROPULSION:			
		3 Sails			
OPERATING AREA:		RECOGNITION FEATURES:			
		No Overhanging Poop			
		Convex Stern			
		Convex Stem			
		Three Sails			

General Information

C5-T13-C are low-slung, broad-beamed cargo boats that operate from Poulo Cecir de Mer, an offshore island about 60 miles out from Phan Thiet, the mainland terminal of its haul. Only a few C5-T13-C are still in use.

These cargo vessels have crescent-shaped hulls with almost no freeboard amidships. Washboards running the length of the boat have removable sections to facilitate cargo handling. To prevent water from getting into the hold, the deck is solidly planked, has caulked seams, and is cambered.

The long slender eyes of the C5-T13-C are located far back on the bow and are almost in the water.

The mainmast is stepped considerably forward, the foremast is set on the foredeck, and the mizzenmast is stepped outboard in thwarts,

C5-T13-C		LOAI THUYỀN:		Thuyền Buồm Chở Hàng	
DÀI:	19 m	RỘNG:	5 m	TRỌNG TẤN:	35
				TÀM NƯỚC CÓ CHỖ ĐỖNG LỰC ĐẨY THUYỀN:	1.2 m
LOAI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:		ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:		3 Buồm	
				Không Có Boong Lái Nhỏ	
VÙNG HOẠT ĐỘNG:				Lái Lái	
				Mũi Lái	
				Ba Buồm	

Khái-Niệm Đại-Cường

C5-T13-C là những thuyền chở hàng có thân thuyền thấp và khoảng giữa phình rộng ra. Thuyền đặt cu-cảng tại Poulo Cecir de Mer, một hải đảo cách bờ biển Phan-Thiết chừng 60 hải-lý (Phan-Thiết là trạm chốt của thuyền trên đất liền). Hiện chỉ có một số ít thuyền C5-T13-C hoạt động.

C5-T13-C có vỏ giống hình lưỡi liềm, phần nổi ở giữa thuyền thấp đến gần ngang với mặt nước. Bề gió đóng dọc suốt bề dài thuyền có nhiều đoạn có thể tháo ra được để việc vận chuyển hàng thêm thuận tiện. Để ngăn nước khỏi tạt vào khoang, người ta lát sàn thuyền bằng ván thật chắc chắn, hai bờ sán cong xuôi xuống và các khớp nối được trét dầu rít.

Thuyền C5-T13-C có vẻ hình rất nhỏ, dài cách mũi khá xa và gần như chìm dưới nước.

C5-T13-C

usually on the weather side. The standing lugsails are cut very short on the luff.

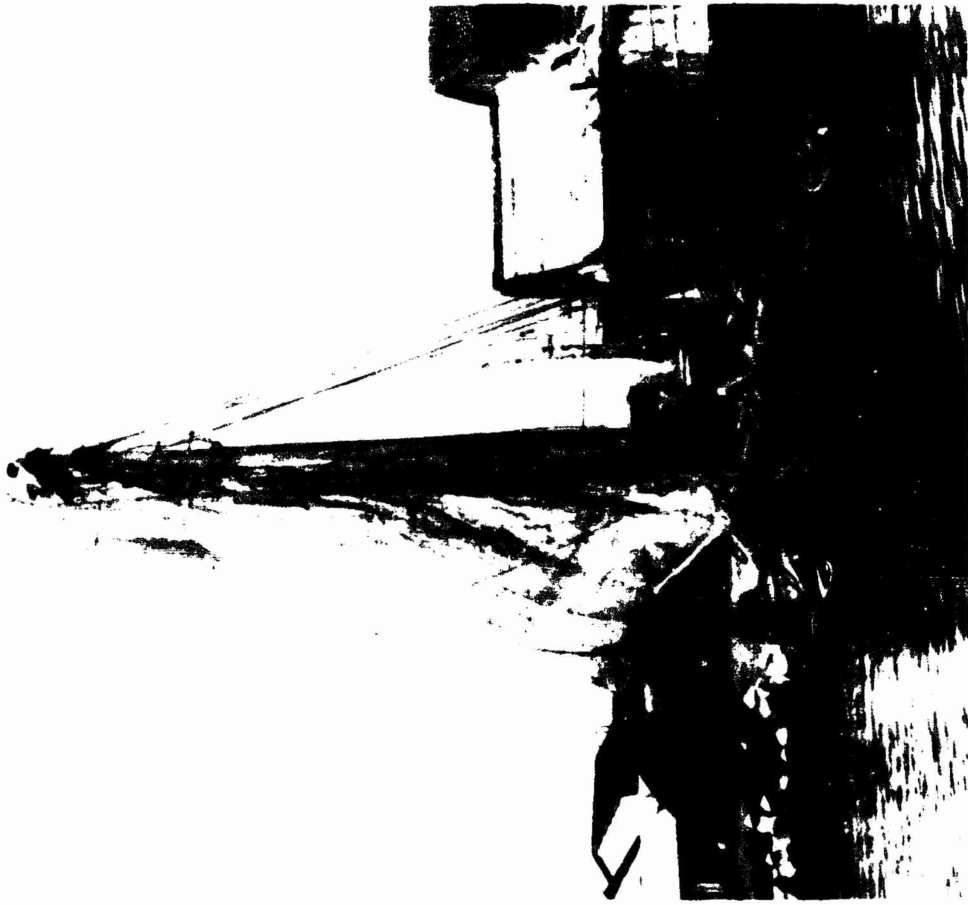
A C5-T13-C can be built for about U.S. \$2,000 without sails. Hull maintenance absorbs a month of downtime and costs \$50 each year. Sails must be replaced monthly and cost \$25.

Cột buồm lòng dẹt quá về phần trước thuyền, cột buồm mũi dựng trên boong mũi và cột buồm ứng dụng trên đà ngang thò ra ngoài hông thuyền, thường nằm về phía mạn đón gió. Thuyền dùng loại buồm tứ-giác thẳng đứng có cạnh trước cắt rất ngắn.

T. n đóng một thuyền C5-T13-C vào khoảng 2000 mỹ-Kim chứa kẻ buồm. Một năm thời-gian tu-bổ vỏ thuyền mất một tháng và tốn hết 50 mỹ-kim. Buồm hàng tháng phải thay, phí tổn độ 25 mỹ-kim.

Two Views Show Very Low Freeboard of C5-T13-C

Hai Ảnh Biểu-Thị Phần Nổi Rất Thấp Của Thuyền C5-T13-C



Propulsion System

Lateen sails distinguish the C5-T13-C from the C5-T13-A and C5-T13-B which use luggers, sometimes with a jib. In all three, the mainmast has either 4 or 6 shrouds and is supported at its heel by a wooden tabernacle.

The foremast and mizzenmast are unstayed. The jib is usually rigged from the foremast head to the outboard end of a long bowsprit. The mizzenmast is auxiliary and is stepped outboard, usually on the weather side.

On the C5-T13-C a brace runs from the top end of the long yard of the mainsail to the stern. Since the mizzenmast interferes with the brace when coming about, it is usually stepped only when the boat is operating on a long tack.

Motorized C5-T13 are rare and are usually operated with one or two masts unstepped.

Hệ Thống Dây Thuyền

Phân biệt với thuyền C5-T13-C dùng buồm tam-giác, thuyền C5-T13-A và C5-T13-B dùng buồm tứ-giác, đôi khi có căng thêm một buồm sóc tam-giác. Trên cả ba loại thuyền, cột buồm lòng được nín bằng 4 hoặc 6 dây chằng và chân cột được bệ gỗ giữ chặt.

Cột buồm mũi và cột buồm ửng không có dây chằng. Là buồm sóc thường được căng từ đỉnh cột buồm mũi đến đầu ngoài cùng cây đà trên mũi thuyền. Cột buồm ửng chỉ có tính cách phụ và được dựng quá ra bên ngoài thuyền, thường ở phía mạn đón gió.

Dây lèo ngọn thuyền C5-T13-C nổi lên từ đỉnh trục thường buồm lòng đến lái thuyền. Vì thường vướng phải dây lèo khi xoay thuyền nên người ta chỉ trường buồm ửng khi dây lèo tòn khá dài.

Rất ít thuyền C5-T13 có gắn máy và khi chạy, thuyền thường hạ bớt một hay hai cột buồm.

Mast C5-T13 Are Not Motorized and Are Propelled by Large Fibre Lugsails
Ba-Số Thuyền C5-T13 Không Có Gắn Máy và Dùng Buồm Dệt Tù-Giác Lớn



C5-T13

Operational Information

C5-T13-A are primarily fishing craft that operate near Da Nang. The most popular fishing grounds are located east of Da Nang. Large and seaworthy, C5-T13-A venture as far as 50 miles from shore and remain at sea for as long as two weeks.

They commonly trawl with the net spread as much as 30m between two long spars that extend fore and aft. The outboard ends of the spars are supported by lines from the fore and mizzen mastheads. With the sails hauled in flat and the rudder and retractable stemboard raised, the boat drifts leeward towing the net. Pair trawling is also used.

Some boats carry coarse salt and preserve a large catch before returning to port to sell it. Other boats net as much as 1,000 kg in a day's fishing and return to port daily. Still others travel all the way to Nha Trang to sell their catch, which commonly includes flying fish, spinefoot, shrimp, lizard fish, and threadfin bream.

Some C5-T13-A serve as cargo boats, making stops at Quang Ngai, Chu Lai, Da Nang, and Hue. Cement and rice from Da Nang generally make up part of the cargo.

Some C5-T13-A do not operate from June to January.

C5-T13-B are cargo boats registered in Quang Ngai, Qui Nhon, Song Cau, De Gi, and Da Nang. They travel the entire east coast of South Vietnam. Reportedly, they have made trips up the Mekong River into Cambodia. Ports of call include Hue, Da Nang, Quang

Cách Thức Hoạt-Động

C5-T13-A chính yếu là những thuyền đánh cá hoạt động gần Đà-Nẵng. Vùng đánh cá quen thuộc nhất ở về phía đông Đà-Nẵng. Thuyền C5-T13-A lớn, có sức chịn đựng sóng gió thường dăm ra xa bờ đến 50 hải-lý và ở lại ngoài khơi lâu hai tuần. Thuyền thường đánh cá bằng một lưới giả căng rộng đến 30 thước bằng hai sào dài chĩa ra ở lái và mũi. Đầu sào bên ngoài thuyền được buộc dây nịt vào đỉnh cột huồm mũi và cột buồm ung. Người ta thường buồm phẳng, kéo bánh lái và xiêm lên để mặc thuyền xuôi gió trời dạt kéo theo lưới. Thuyền cũng còn dùng lưới giả đánh cá từng hai thuyền một.

Một vài thuyền mang theo muối hột để ướp số cá đánh được. Khá nhiều trước khi vào bờ để bán. Những thuyền khác có thể đánh được đến 1000 ký cá một ngày và trở về bến hàng ngày. Một số thuyền khác nữa đi luôn đến Nha-Trang để bán số cá đánh được thường gồm có cá chuồn, cá dĩa, tôm, cá mòi và cá đồng.

Một vài thuyền C5-T13-A chuyên chở hàng, dừng bến tại Quảng-Ngãi, Chu Lai, Đà-Nẵng và Huế. Một phần hàng hóa thường là xi măng và gạo lấy từ Đà-Nẵng.

Một vài thuyền C5-T13-A ngừng hoạt động từ tháng sáu đến tháng giêng.

Những thuyền chở hàng C5-T13-B được đăng bộ tại Quảng-Ngãi, Qui-Nhơn, Sông Cầu, Đa-Gi và Đà-Nẵng. Thuyền đi lại suốt bờ biển phía đông miền Nam Việt-Nam. Người ta cho biết loại thuyền này đã từng đi ngược sông Cửu Long lên tới Cam-Bốt. Các hải cảng thuyền

Trawling to Lee, Sails Are Hauled Flat, Rudder and Stemboard Retracted, and Net Spread Between Spars. See Also Page 426.

Trong Khi Đánh Lưới Giả Xuôi Chiều Gió, Buồm được Kéo Căng Thẳng, Bánh Lái và Xiêm Kéo Lên, Lưới Căng Rộng Bằng Sào. Xin Xem Trang 426.



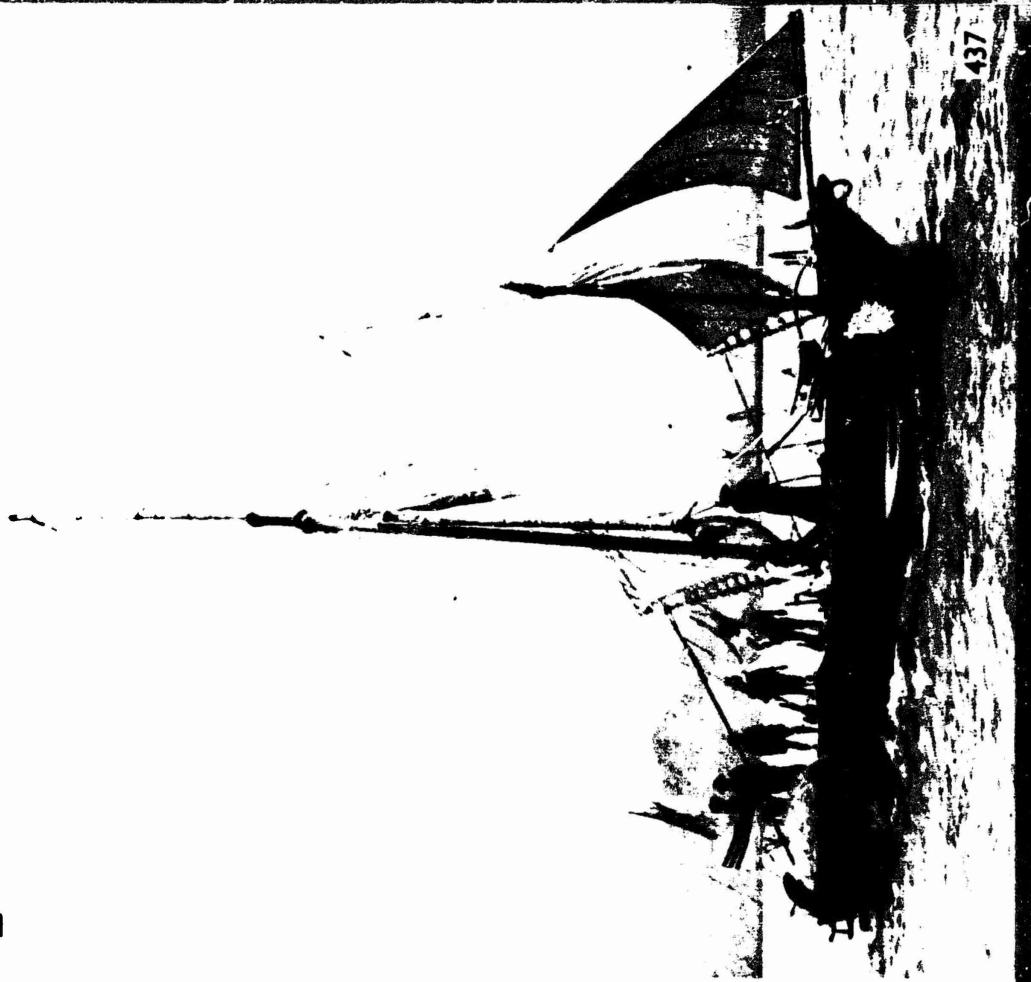
Ngai, Qui Nhon, Tam Ky, Bong Son, De Gi, Song Cau, Nha Trang, Hon Khoi, Phan Rang, Ham Tan, Phan Thiet, and Saigon. A round trip requires 15 to 45 days. A few common cargoes are rice, which is picked up at Da Nang and shipped to Quang Ngai; salt, which is loaded at Hon Khoi and carried to Da Nang; alcohol, which is loaded in Saigon; and coco fiber, which is carried to Hon Khoi. These boats lay up during bad weather and sometimes do not put to sea at all during October and November.

thường ghé là Huế, Đà Nẵng, Quảng-Ngãi, Qui-Nhon, Tam-Kỳ, Bồng Sơn, De Gi, Sông Cầu, Nha-Trang, Hòn Khoi, Phan-Rang, Hàm Tân, Phan Thiet và Sai Gòn. Một chuyến khứ hồi mất từ 15 đến 45 ngày. Một ít loại hàng thông thường là gạo chở từ Đà-Nẵng đi Quảng-Ngãi, muối chở từ Hòn Khoi đến Đà-Nẵng, rượu lấy từ Sai Gòn, và xơ dừa chở đi Hòn Khoi. Những thuyền này ngưng hoạt động khi thời tiết xấu và đôi khi không ra khơi suốt từ tháng mười đến tháng mười một.

1



2



Although Registration Numbers on C5-T13-B Indicate Home Ports Only From Da Mang (1) to Song Cau (2), C5-T13-B Sail to Ports South of Vung Tau Mặc dù Số Đăng-Bộ trên Thuyền C5-T13-B Chỉ Rõ Thuyền Chỉ Có Cư-Cảng Trong Vùng Từ Đà-Nẵng (1) đến Sông Cầu (2), Thuyền C5-T13-B Đi Đến Hải-Cảng Phía Nam Vũng-Tàu

C5-T13-C are based in Poulo Cecir de Mer and make monthly trips to Phan Thiet, sometimes carrying as many as 100 passengers in addition to the cargo. Traveling with the wind, this is a one-day trip, but at other times, the journey is slow, and a sack of rice and some fish paste are carried for food. During the northeast monsoon the boats must travel to Point Lagan (just north of Phan Ri) when returning from Phan Thiet to Poulo Cecir de Mer.

The primary content of the cargo depends somewhat on the season. From February to November C5-T13-C haul coral, and from November to February they carry beans. Other cargo for Phan Thiet sometimes includes beef, cows, pigs, rice, cement, wood, kerosene, salt, and fish sauce.

Equipment

The C5-T13 have neither communications nor navigation equipment. One or two kerosene lamps mark their position at night.

The two to four anchors carried are usually of wood, but metal

Thuyền C5-T13-C có cơ-cảng tại Poulo Cecir de Mer và mỗi tháng đi về Phan-Thiết một chuyến, đôi khi chở theo đến 100 hành khách ngoài số hàng hóa ra. Khi thuận gió, thuyền chỉ đi mất một ngày, song nếu thời tiết trở ngại, thuyền đi chậm hơn và người ta mang theo một bao gạo và cá để làm thức ăn. Trong mùa gió đông bắc, thuyền phải đi đến Point Lagan (kề phía bắc Phan-Rí) trong chuyến về từ Phan-Thiết đến Poulo Cecir de Mer.

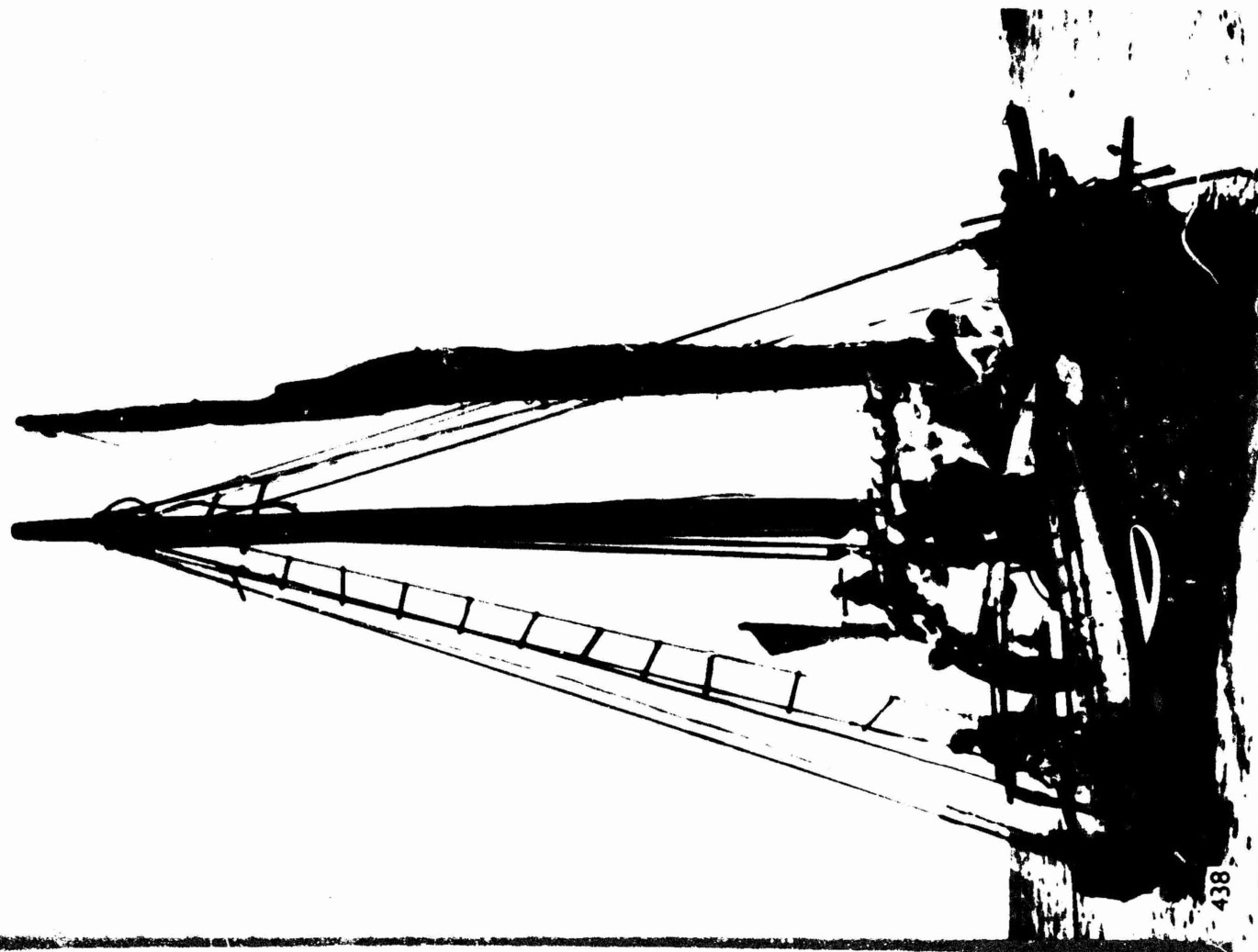
Loại hàng chuyên chở chính tùy thuộc một phần nào vào các mùa trong năm. Từ tháng hai đến tháng mười một thuyền C5-T13-C chở san-hồ, từ tháng mười một đến tháng hai thuyền chở đậu. Đôi khi thuyền còn chở đến Phan-Thiết heo, bò, thịt bò, xi-măng, gỗ dầu hôi, muối và nước mắm.

Dụng-Cụ Trang-Bị

Thuyền C5-T13 không có dụng cụ liên lạc và hải đồ. Một hay hai đèn dầu được dùng đánh dấu vị-trí thuyền ban đêm.

C5-T13-C, Based Offshore at Poulo Cecir de Mer, Are the Largest Sail-Only Vessels Based So Far South

Đặt Cơ-Cảng Tại Poulo Cecir de Mer Thuyền C5-T13-C Là Loại Thuyền Lớn Nhất Chỉ Dùng Buồm Có Cù-Cảng Xa Về Phía Nam Đến Tận Vùng Này



ones are becoming more common. Bilge water is usually bailed with buckets or baskets.

C5-T13-A and some C5-T13-B carry a basket dinghy which the crew can use as a lifeboat.

Bulk cargo is sometimes carried in baskets, but at other times is stowed loose in the hold. C5-T13-C handle heavy cargo with block and tackle. Some C5-T13-A have a small windlass to use in handling the nets.

(1&2) C5-T13-A Are Equipped With Wooden Anchors and Usually Have a Windlass

(1&2) Thuyền C5-T13-A Được Trang-Bị Neo Gỗ và Thường Có Trục Cuốn Neo

(3) Either a Hiking Spar Is Rigged or Pairs of Heavy Stones Are Hung Over Weather Rail to Counter Heeling

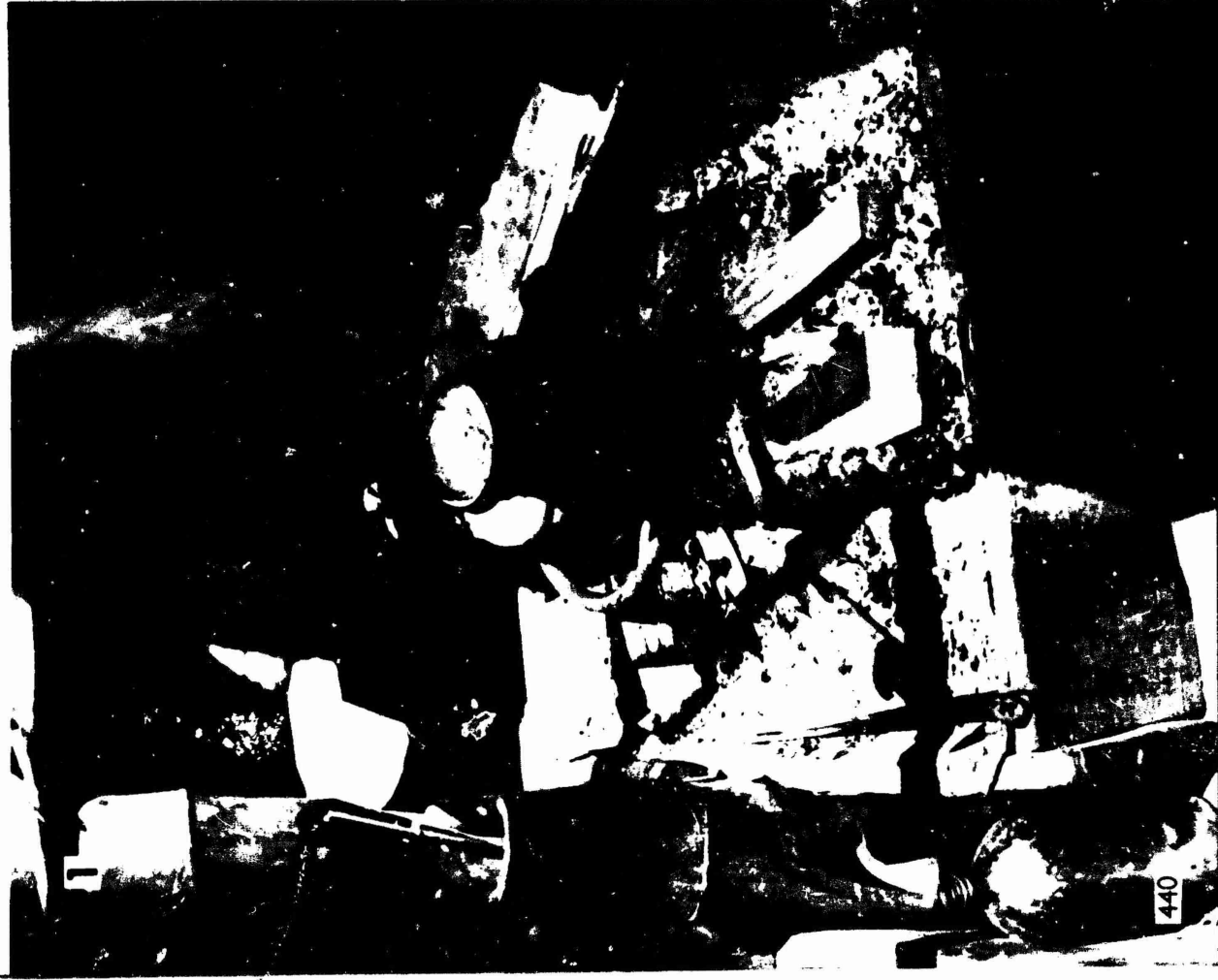
(3) Thuyền Dùng Đòn Ganh hoặc Đá Nặng Buộc Thòng trên Bè Gió để Giữ Cho Thuyền Không Nghiêng



C5-T13

Crew

C5-T13 are manned by 4 to 8 friends or relatives of the captain. Usually they are Buddhists with little money and, at most, a few years of primary education.



Thuyền có từ hai đến bốn neo thường bằng gỗ, song neo kim khí hiện càng ngày càng thông dụng. Người ta dùng gạo hay gàu để tát nước lườn.

Thuyền C5-T13-A và một vài thuyền C5-T13-B có mang theo một xuống thúng có thể dùng làm xuống cấp cứu. Hàng hóa chất thành đống đôi khi được đóng gói, song thường thì người ta chỉ việc xếp vào khoang. Thuyền C5-T13-C dùng thùng rác-rách để chuyen hàng nặng. Một vài thuyền C5-T13-A có một trục cuốn nhỏ để vận-chuyen lưới.

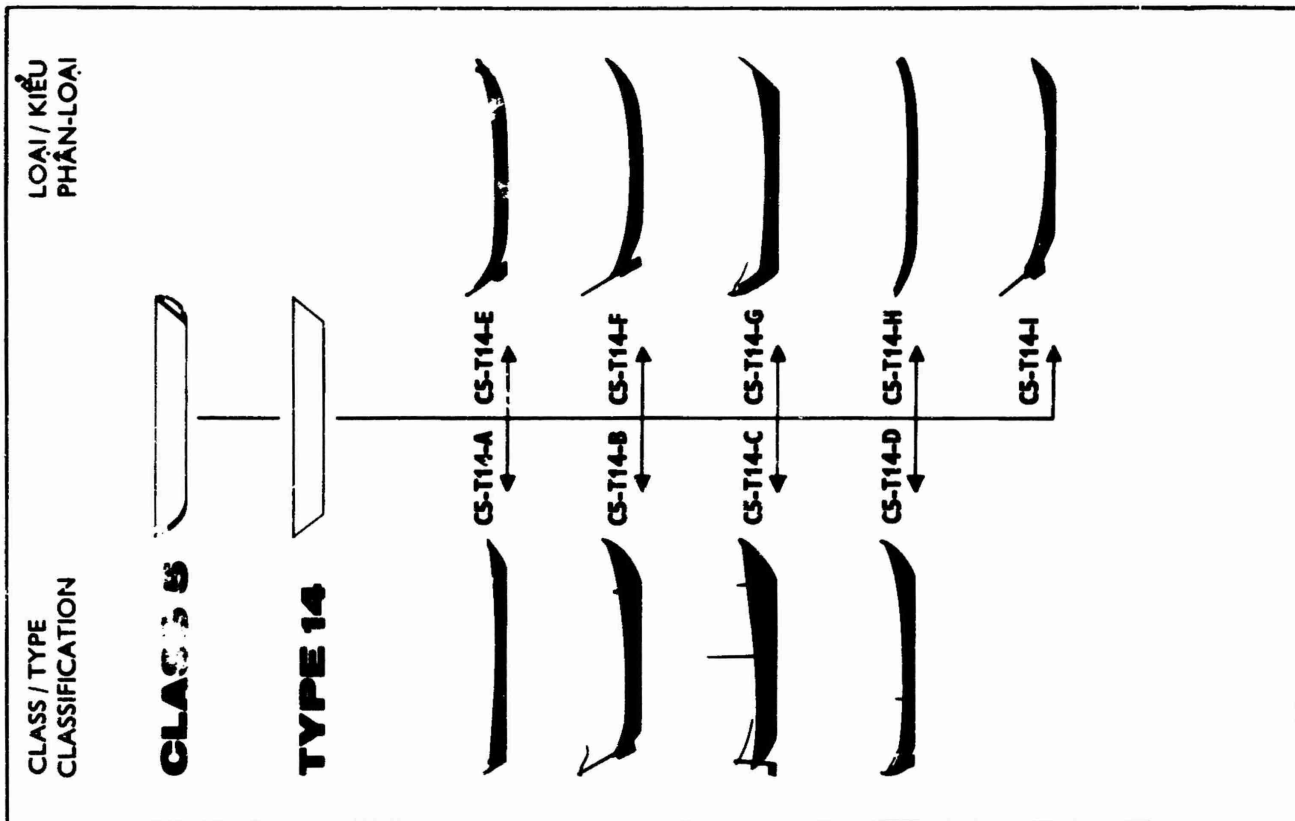
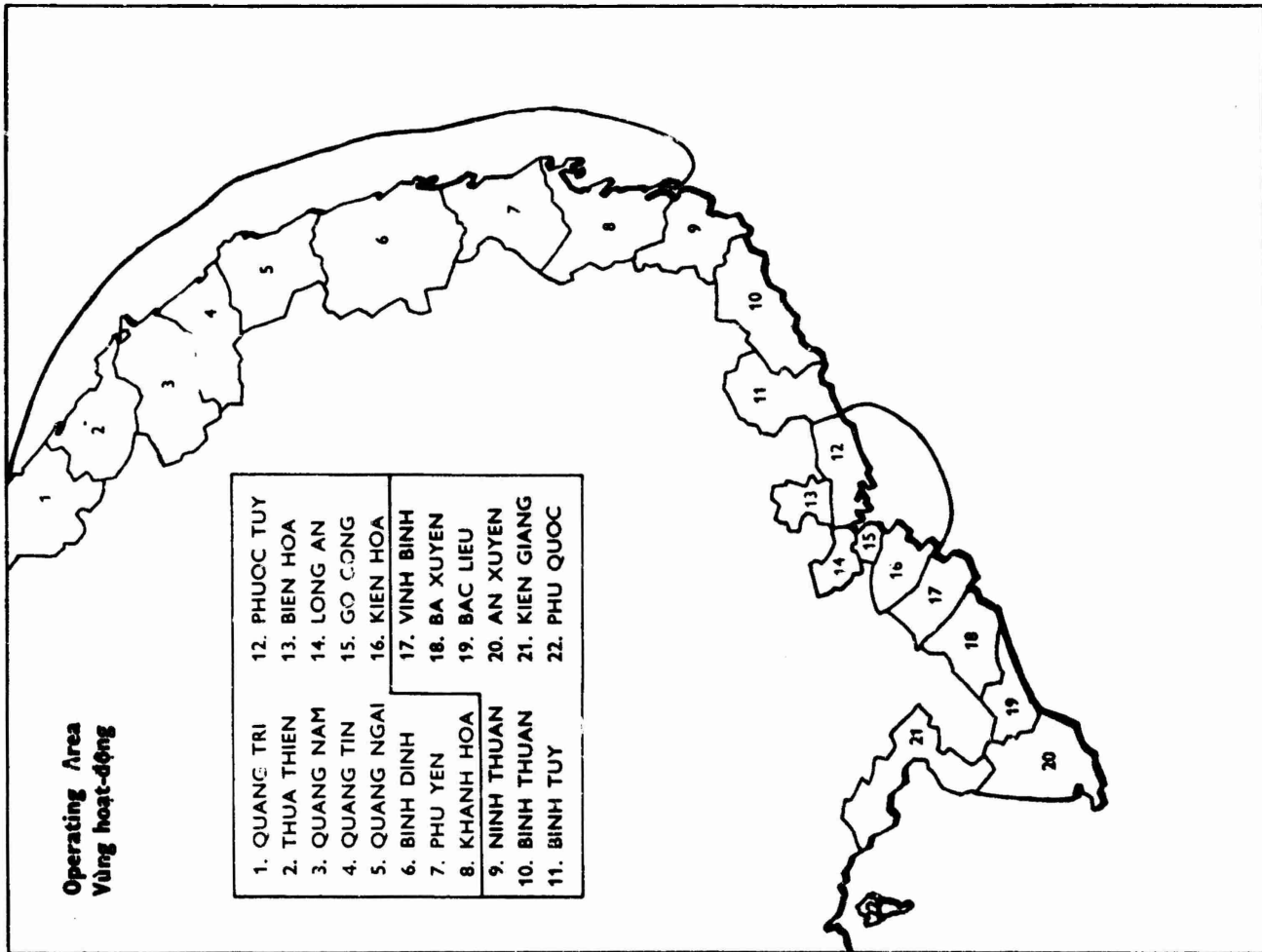
Thủy Thủ Đoàn

Thủy thủ đoàn thuyền C5-T13 gồm từ 4 đến 8 người. Số người này là bạn bè hoặc bà con của thuyền trưởng, thường theo đạo Phật, nghèo khó và học-văn cao nhất vào bậc tiểu học.

- (1) Cooking Aboard C5-T13-B Is Done on "Galley Range" Deep in After Hold
- (1) Trên Thuyền C5-T13-B Người ta nấu nướng trong "Hầm" Sâu Trong Khoang Lái
- (2) Often at Sea for Several Consecutive Days, Crews of C5-T13-A Live in Large Cabin and Repair Nets in Spare Time
- (2) Thường ở Ngoài khơi Nhiều Ngày Liên Thủy-Thủ Đoàn Thuyền C5-T13-A Sống Trong Mui Lớn và Tu-Bổ Lưới Khi Rảnh-Rang

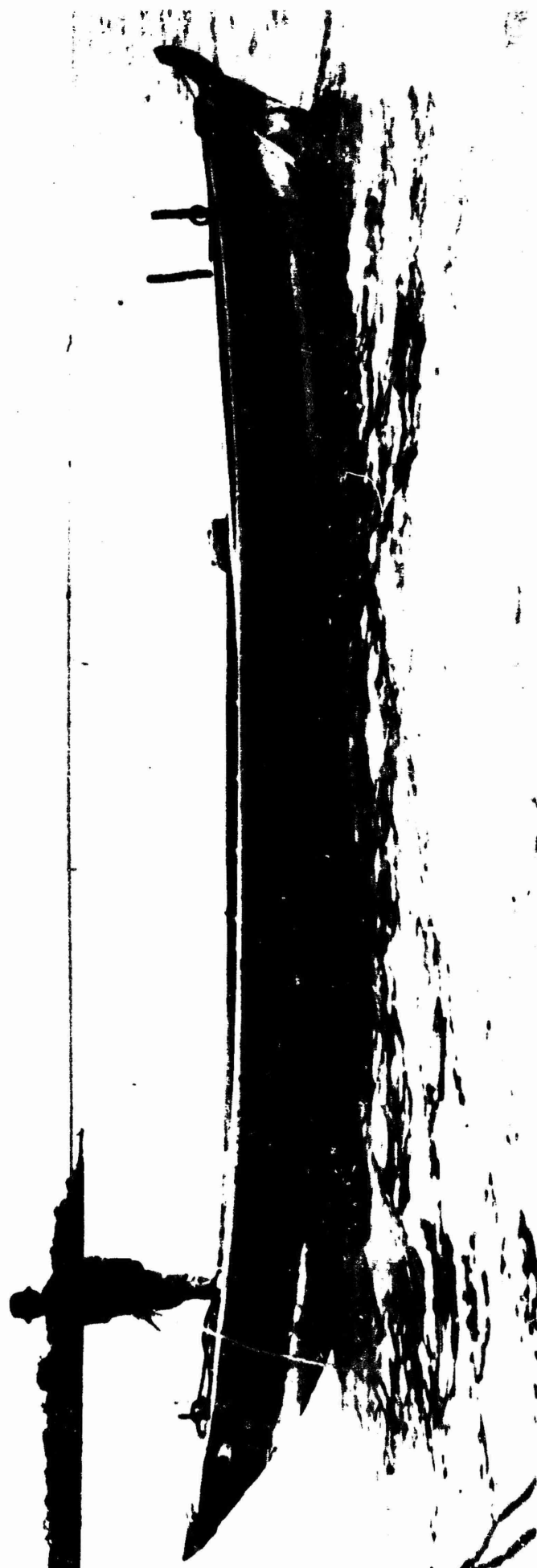


CLASS B - TYPE 14



CS-T14

CS-T14-A



CS-T14-B



CS-T14-C





CS-T14-D

CS-T14-F



443

CS-T14-E

C5-T14

C5-T14-G

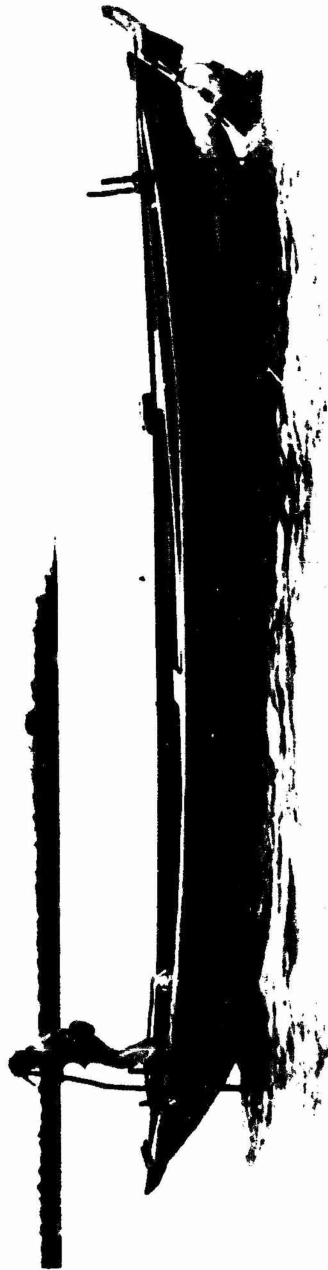


C5-T14-I



C5-T14-H





C5-T14-A			TYPE:	Motor Fishing Boat	
LOA: 11 m	BEAM: 2.5 m	GROSS TONS: 5 (est)	DRAFT (loaded): 0.5 m	PROPULSION: 1 Diesel	
TYPE OF CATCH/CARGO: Shrimp			RECOGNITION FEATURES:		
OPERATING AREA: Vung Tau Bay			No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem No Superstructure		

General Information

C5-T14-A are motorized boats which fish in the rivers and bay area around Vung Tau and Can Gio.

Their canoe-type hull has a shallow sheer from the pointed stern to the less steeply raked bow decorated with oval eyes. The stern is capped with a wooden fender.

Some sections of the hold are decked, but most of it is left open for stowing the catch. The hull is of round-bilge shell construction strengthened by sturdy transverse bulkheads. The engine is covered by a small wooden box.

The long wooden rudder is attached to the sternpost by pintles and gudgeons.

Four men can build a C5-T14-A in a month for U.S. \$400, plus \$150 for the engine. Maintenance is required 4 times yearly for a total cost of \$40.

C5-T14-A			LOẠI THUYỀN: Thuyền Máy Đánh Cá	
DÀI: 11 m	RỘNG: 2.5 m	TRỌNG TẤN: 5	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ: 0.5 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Động-Cơ Diesel
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Tôm			ĐẶC ĐIỂM NHÂN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Vịnh Vũng-Tàu			Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Lẻ Mũi Lẻ Không Mũi	

Khái-Niệm Đại-Cường

C5-T14-A là những thuyền máy đánh cá trong các sông ngòi và vùng biển quanh Vũng-Tàu, Cần Giuộc.

Thân thuyền giống kiểu xuồng nhỏ, hơi vênh từ phía lái nhọn đến đầu mũi ít dốc hơn và có vẽ mát hình thuẫn Đinh lõ mũi có đóng một trái đòn bằng gỗ.

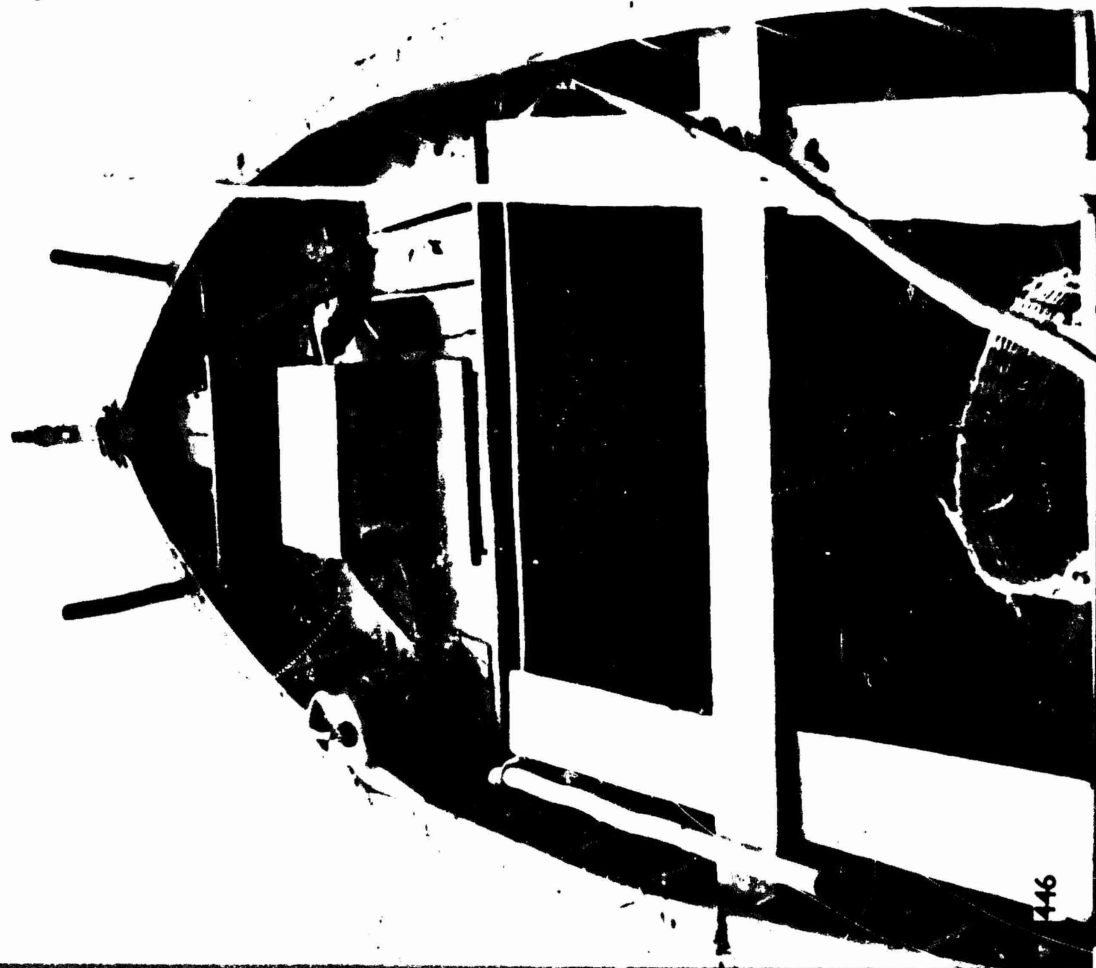
Khoang thuyền có vài khoang được lát ván, song phần lớn để lộ thiên dùng chứa cá. Thuyền thuộc kiểu kiên-trúc gioiig hình vỏ sò, lườn tròn, có đóng thêm vách ngang cho thêm chắc. Động-cơ được đẩy bằng một thùng gỗ nhỏ.

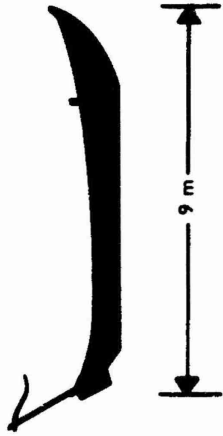
Bánh lái dài-bằng gỗ được ráp vào lỗ lái bằng một hệ-thống chốt và mộng.

Bốn người thợ có thể đóng xong một thuyền C5-T14-A trong một tháng với phí-tốn là 400 mỹ-kim, cộng thêm 150 mỹ-kim tiền máy. Thuyền cần được tu bổ một năm bốn kỳ, tốn tất cả 40 mỹ-kim.

CS-T14-A

- (1) Hold Amiships Is Open
- (1) Khoang Gồm Thuyền để Lạ-Thiên
- (2,3,4) Yen-Yang Symbol Appears on Quarters and on Wooden Fender of CS-T14-A
- (2,3,4) Dấu Âm-Dương trên Hông Lái Và Trái Độn Bằng Gỗ của Thuyền CS-T14-A





C5-T14-B				TYPE:		Motor Fishing Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:			
9 m	2 m	4 (est)	0.7 m	1 Diesel			
TYPE OF CATCH/CARGO:				RECOGNITION FEATURES:			
OPERATING AREA:				No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem No Superstructure			
Vung Tau Long Hai							

General Information

A few hundred small C5-T14-B motorized fishing boats operate out of Long Hai and other coastal villages just north of Vung Tau.

Small crescent-shaped double-enders, the C5-T14-B have spoon-shaped bows and sterns. Most of these craft have long-stemmed rudderposts which slide in slotted sternposts. Some have a rudder on a vertical rudderpost which comes up through the stern and afterdeck.

The hold is decked except for one open section which is set off by sturdy transverse bulkheads and used for stowing fishing gear.

C5-T14-B are of rugged round-bilge shell construction with heavy stems, sternposts and internal framing. One of these boats costs U.S. \$400 with engine and can be built in about a month. Maintenance is required every 3 months at a yearly cost of about \$50.

C5-T14-B				LOẠI THUYỀN:		Thuyền Máy Đánh Cá	
DÀI:	RỘNG:	TRỌNG TẤN:	TẦM NƯỚC CỎ CHỜ:	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:			
9 m	2 m	4	0.7 m	1 Động-Cơ Diesel			
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:				ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:			
VÙNG HOẠT ĐỘNG:				Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Lái Mũi Lái Không Mũi			
Vũng-Tàu Long-Hải							

Khái-Niệm Đại-Cường

Hiện có vào khoảng vài trăm thuyền đánh cá nhỏ có gán máy kiểu C5-T14-B đặt củ-cảng tại Long-Hải và các làng ở cận duyên ngay trên phai bac Vũng-Tàu.

Thuyền C5-T14-B có thân hình lưỡi liềm, hai đầu giống nhau, mũi và lái tương tự chiếc muỗng. Đa-số thuyền có một trục bánh lái dài trượt lên xuống trong lỗ lái có khoét rãnh. Một vài thuyền có bánh lái gán trên một trục lái luồn xuyên qua lỗ lái và boong lái.

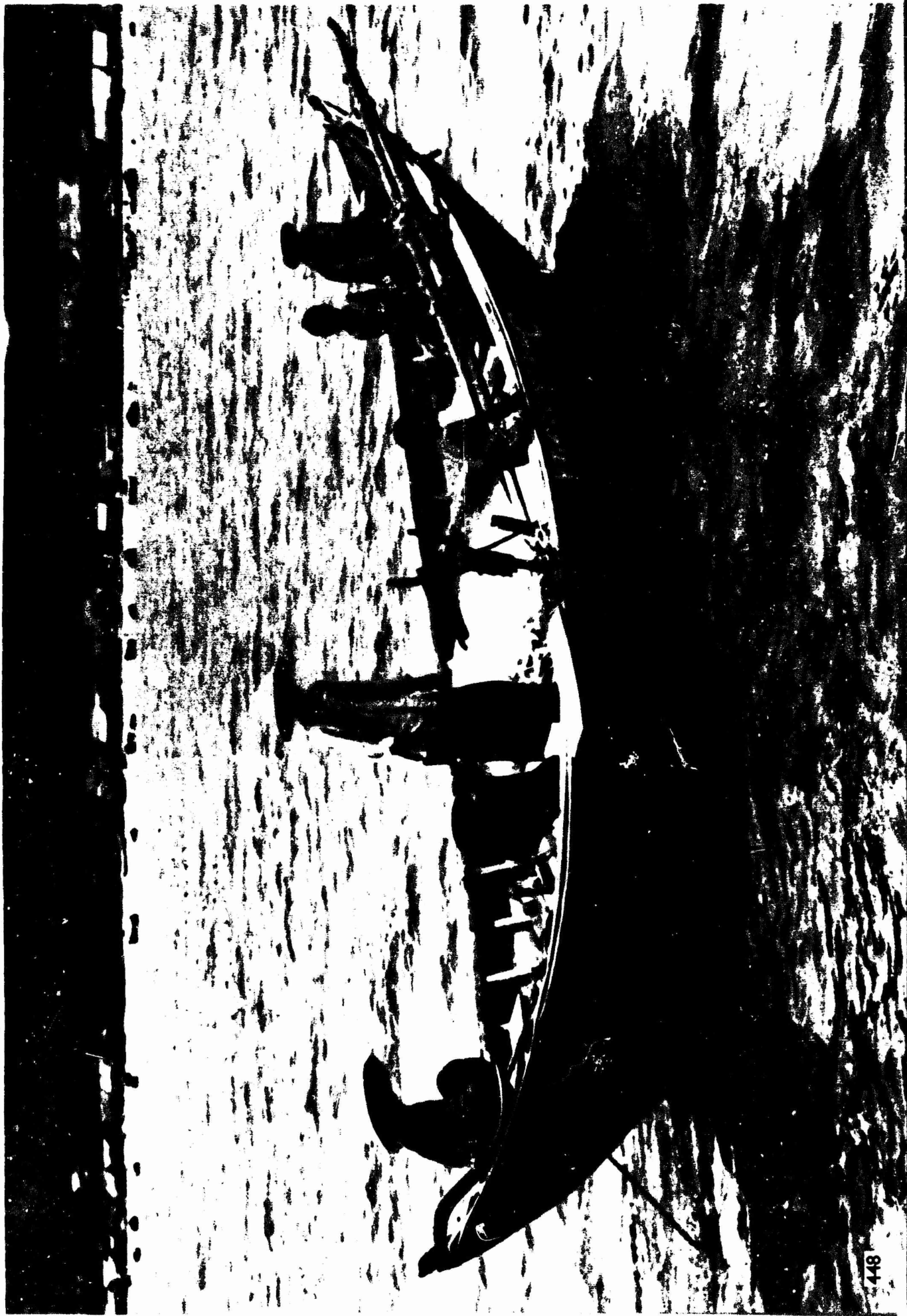
Khoang thuyền được lát ván, trừ một khoang ngăn riêng bằng vách gỗ thì để lộ thiên dùng chứa lưới.

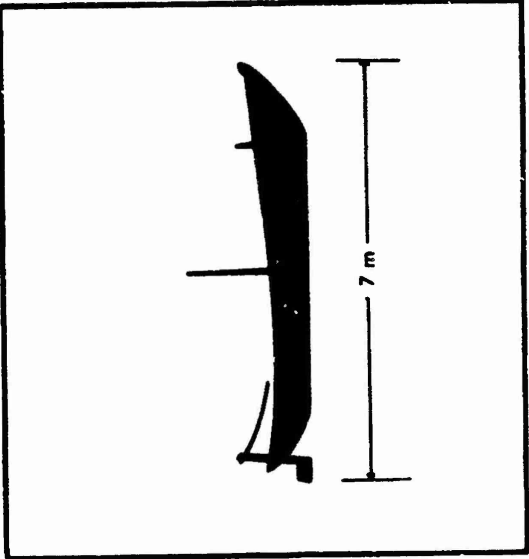
Thuyền C5-T14-B thuộc kiểu kiến trúc vững chắc hình vỏ sò, lườn tròn, lỗ lái và lỗ mũi nặng, có đóng thêm khung ở phía trong. Người ta có thể đóng xong một thuyền C5-T14-B trong vòng một tháng với phí tổn là 400 mỹ-kim kể cả tiền máy. Thuyền phải được tu-bổ 3 tháng một lần. Một năm tiền tu-bổ hết khoảng 50 mỹ-kim.

C5-T14-B

C3-T14-B Operate Near Vung Tau

Thuyền C3-T14-B hoạt động gần Vũng Tàu





C5-T14-C			TYPE:		Motor Fishing Boat	
LOA: 7 m	BEAM: 1.5 m	GROSS TONS: 2 (est)	DRAFT (loaded): 0.4 m	PROPULSION: 1 Diesel or Gasoline Engine		
TYPE OF CATCH/CARGO: Spanish Mackerel and Others			RECOGNITION FEATURES:			
OPERATING AREA: Nha Trang			No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem No Superstructure			

General Information

About 30 small motorized C5-T14-C are found fishing around Nha Trang.

These little bamboo-bottom boats are double-enders with spoon-shaped bows and sterns. The bamboo bottom is joined to three topside planks. They are probably the smallest seagoing boats in South Vietnam.

The hull is open, and the engine is usually covered by a wooden box. Long narrow eyes and flowerlike designs painted around the nail holes decorate the bows.

Three steering mechanisms are found on C5-T14-C: (1) the familiar arrangement of a rudderpost turning in a slotted sternpost, (2) a forward-raked rudderpost turning in a trunk in the sternpost, and (3) an inboard-outboard propulsion system.

C5-T14-C			LOẠI THUYỀN: Thuyền Máy Đánh Cá		ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Máy Diesel hay Máy Chạy Xăng
DÀI: 7 m	RỘNG: 1.5 m	TRỌNG TẤN: 2	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ: 0.4 m		
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Cá Thu Ông và Các Loại Khác			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG: Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Lái Mũi Lái Không Mũi		
VÙNG HOẠT ĐỘNG:			Nha-Trang		

Khái-Niệm Đại-Cường

Có vào khoảng 30 thuyền gán máy nhỏ C5-T14-C đánh cá quanh Nha-Trang.

Thuyền có đáy bánh nan, hai đầu giống nhau, mũi và lái giống hình chiếc muỗng. Đáy bằng nan được đóng vào ba tấm ván be. Đáy có lẽ là những thuyền đi biển nhỏ nhất tại miền Nam Việt-Nam.

Khoang thuyền để lộ thiên, động-cơ đẩy bằng một thùng gỗ. Mũi thuyền được trang hoàng bằng hình mắt dài, nhỏ và những hình giống mẫu hoa vẽ chung quanh các lỗ đánh.

Thuyền C5-T14-C có ba cơ-phần lái: (1) một trục bánh lái thông thường quay trong lỗ lái có khoét rãnh; (2) một trục bánh lái dọc về phía trước quay trong ổ chứa tại lỗ lái, và (3) một hệ-thống máy đặt "nửa trong nửa ngoài" thuyền.

CS-T14-C

This boat can be built in 20 days by two men for U.S. \$80 plus \$150 for the engine. Maintenance is required every 2 months at a yearly cost of less than \$10 and about 18 days of downtime.

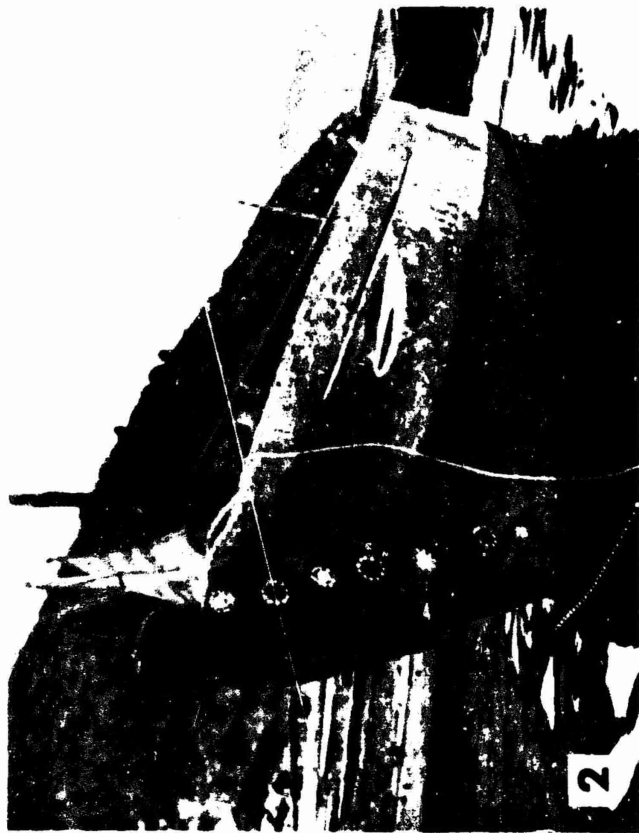
Hai người thợ có thể đóng xong một thuyền C5-T14-C trong vòng 20 ngày với phí tổn là 80 mỹ-kim, cộng thêm 150 mỹ-kim, tiền máy. Thuyền cần được tu-bổ 2 tháng một lần. Thời gian tu-bổ một năm mất khoảng 18 ngày, tốn dưới 10 mỹ kim.

(1&2) Note Long, Slender Eyes and Flowerlike Designs on Small CS-T14-C

(1&2) Để Ý Hình Mắt Dài, Nhỏ và Hình Vẽ Kiểu Hoa trên Thuyền C5-T14-C Nhỏ

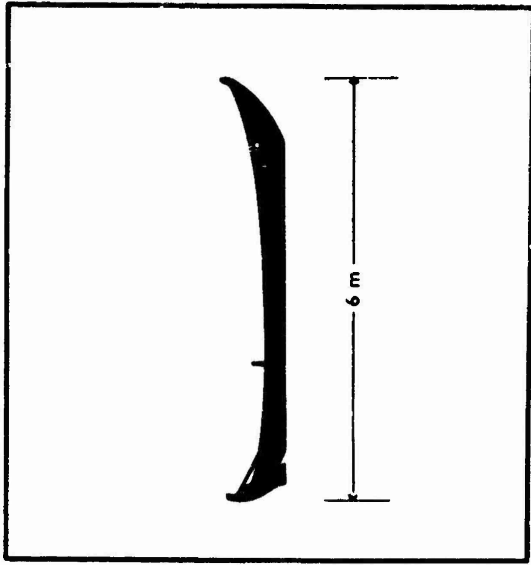
(3) Lightweight Rudder Is Easily Raised in Slotted Sternpost

(3) Bánh Lái Nhẹ được Kéo Lên một cách Dễ-Dàng trong Lò Lái Có Xé Rãnh



1





C5-T14-D			TYPE:		Motor Fishing Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:	RECOGNITION FEATURES:	
6 m	1.5 m	1.5 (est)	0.4 m	1 Diesel or Gasoline Engine		
TYPE OF CATCH/CARGO:						
OPERATING AREA:						
Qui Nhon						
					No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem No Superstructure	

General Information

C5-T14-D are motorized fishing boats which operate in the waters around Qui Nhon. There are approximately 50 of them in the area. These small, crescent-shaped boats have spoon-shaped double ends. The woven-bamboo bottom is joined to the topside planking.

The hull of the boat is open, and the engine is usually covered by a wooden box. The rudder has a long, curved rudderpost attached by pintles and gudgeons. The rudder assembly is contoured to the stern and cannot be raised without unshipping. The slightly extended stem curves under the boat, and the stem and rudder together serve as a keel.

A C5-T14-D can be built in a month for U.S. \$200 including engine. The hull requires monthly maintenance at an annual cost of \$30 and about one month of downtime.

C5-T14-D			LOẠI THUYỀN.		Thuyền Máy Đánh Cá	
DÀI:	RỘNG:	TRỌNG TẤN:	TẦM NƯỚC CÓ CHỖ:	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:		
6 m	1.5 m	1.5	0.4 m	1 Máy Diesel hay Máy Chạy Xăng		
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:			
VÙNG HOẠT ĐỘNG:			Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Lôi Mũi Lôi Không Mũi			
Qui-Nhon						

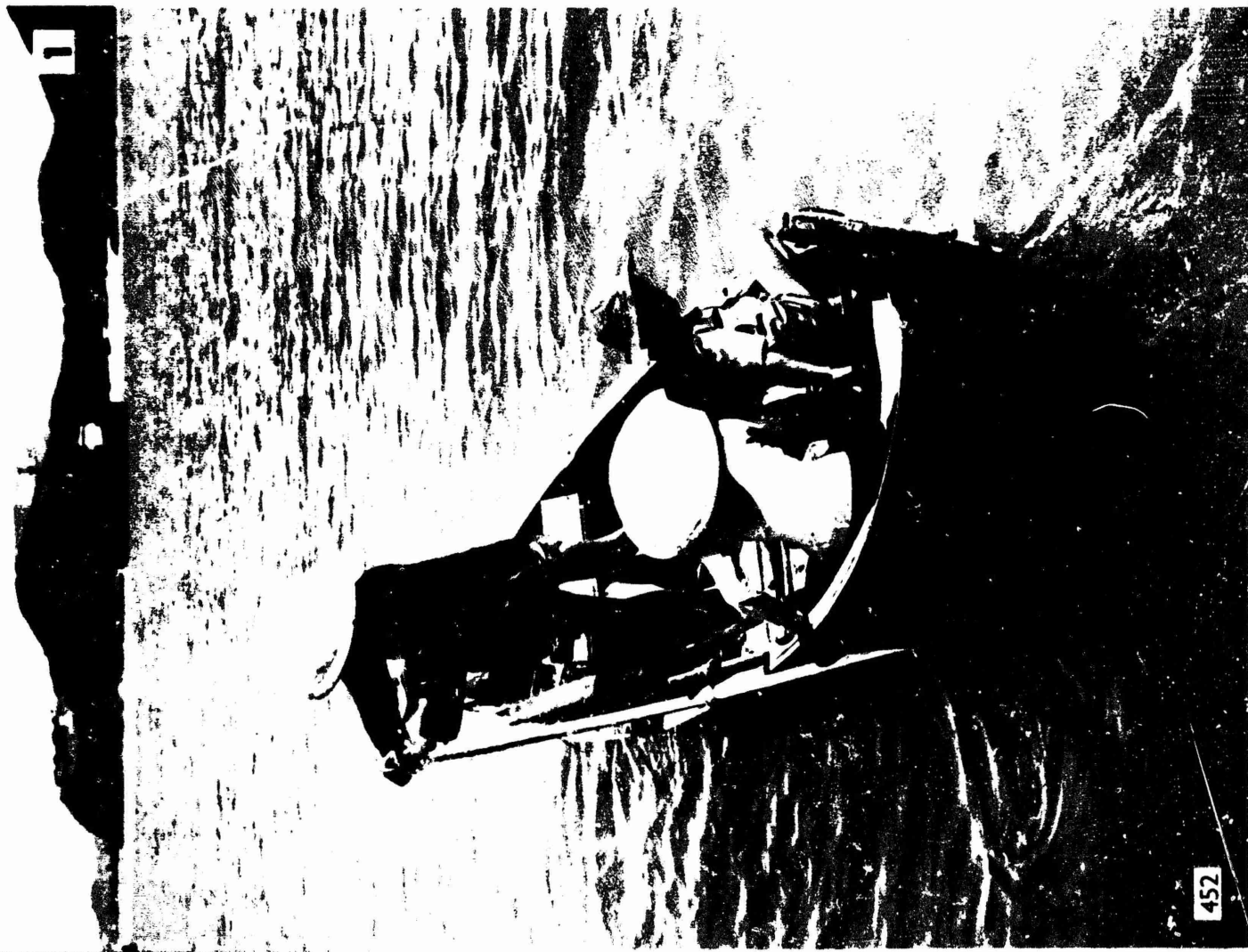
Khái-Niệm Đại-Cường

C5-T14-D là những thuyền máy đánh cá trong vùng biển chung quanh Qui-Nhon. Hiện có vào khoảng 50 thuyền hoạt động trong vùng.

Thuyền C5-T14-D nhỏ, vỏ hình lưỡi liềm, mũi và lái đều giống như chiếc muỗng. Đáy thuyền bằng nan được đóng vào ván be.

Khoang thuyền để trống, động cơ thường đẩy bằng một thùng gỗ. Bánh lái được ráp vào trục lái cong, dài bằng một hệ thống chốt và mộng. Toàn bộ bánh lái được đặt uốn vòng theo lô lái và muốn kéo lên cao phải tháo ra khỏi thuyền. Lô mũi hơi dài vòng xuống dưới thuyền. Lô mũi này cùng với bánh lái có hiệu lực như la-ký.

Người ta có thể đóng xong một thuyền C5-T14-D trong một tháng với phí-tốn là 200 mỹ-kim kể cả tiền máy. Vỏ thuyền phải tu-bổ hàng tháng. Mỗi năm thời gian tu-bổ mất một tháng, tốn chừng 30 mỹ-kim.



(1 & 2) Rudder and Stem of CS-T14-D Curve Under Hull for Lateral Stability
(1 & 2) Bánh Lái và Mũi Của Thuyền CS-T14-D Uốn Cong Dưới Đáy Bền Ngồi
Lam Cho Hải-Hành Vững Thăm

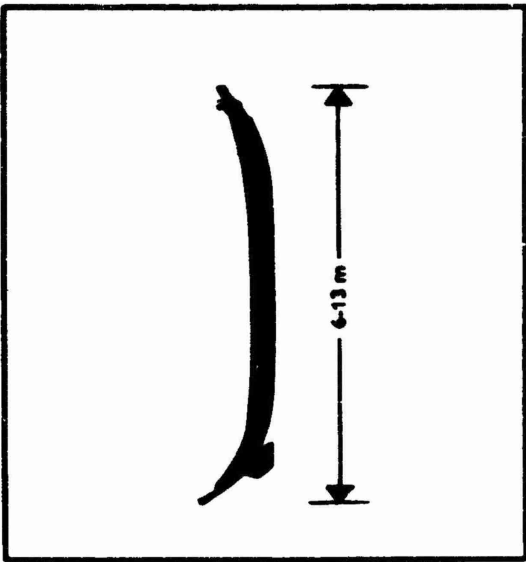
(3) Woven-Bamboo Bottom Extends to Gunwales at Stem and Stern

(3) Đáy Bằng Nân Nhô Dài Lên Hai Bên Mạn Thuyền Ở Mũi và Lái



3





C5-T14-E			TYPE: Fishing Boat	
LOA: 6-13 m	BEAM: 1.5-2.5 m	GROSS TONS: 2-7 (est)	DRAFT (loaded): 0.6 (max)	PROPULSION: 1 Engine or Poles and Sweeps
TYPE OF CATCH/CARGO: Varied			RECOGNITION FEATURES:	
OPERATING AREA: Tay Hoa to Quang Tri			No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem No Superstructure	

General Information

C5-T14-E are fishing boats which are common from Nha Trang north to the 17th parallel. Most of the several hundred now in operation are motorized.

These small double-enders can be recognized by their crescent shape, low freeboard, and (usually) retractable stemboards and rudders. One variety looks more like a gondola than an oriental sampan.

The woven-bamboo bottom is fastened to a frame consisting of topside planks, stem, and sternpost. The hulls are either open or loosely decked. Sometimes a small box covers the engine.

Two men can build a C5-T14-E in about 6 weeks for U.S. \$150 to \$400 without engine; the engine costs an additional \$200 to \$300.

C5-T14-E			LOẠI THUYỀN: Thuyền Đánh Cá	
DÀI: 6-13 m	RỘNG: 1.5-2.5 m	TRỌNG TẤN: 2-7	TÀM NƯỚC CỎ CHỖ: 0.6	ĐỘNG LỰC DÂY THUYỀN: 1 Động cơ hay Sào và Mái Chèo
LOẠI CÁ DÀNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Không Nhặt Đỉnh			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Từ Tuy-Hoà đến Quảng-Trị			Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Lẻ Mũi Lẻ Không Mũi	

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T14-E là những thuyền đánh cá thông dụng trong vùng từ Nha-Trang ra đến vĩ-tuyến 17. Trong số vài trăm chiếc đang hoạt động, đa-số đã được gán máy.

Đặc điểm hình dáng dễ nhận của loại thuyền nhỏ có hai đầu giống nhau này là thân thuyền hình lưỡi liềm, phần nổi thấp và (thường) có xiêm cùng bánh lái kéo lên được. Một kiểu thuyền C5-T14-E biến-cải trông giống loại thuyền gondola của Ý hơn là loại tam-ban Đông-Phương.

Ván be, lỗ lái và lỗ mũi tạo thành một khung để đóng đáy thuyền bằng nan vào. Khោang thuyền để lộ thiên hoặc lát ván rời. Đôi khi người ta đặt máy bằng một thùng gỗ nhỏ.

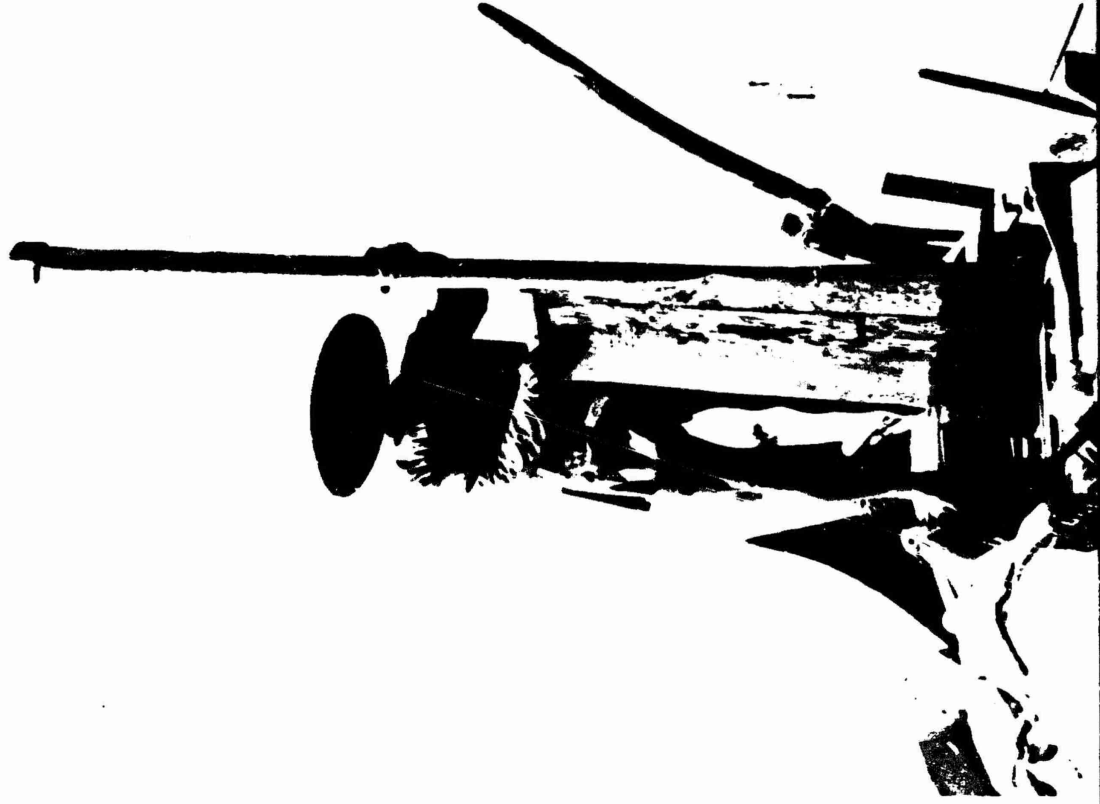
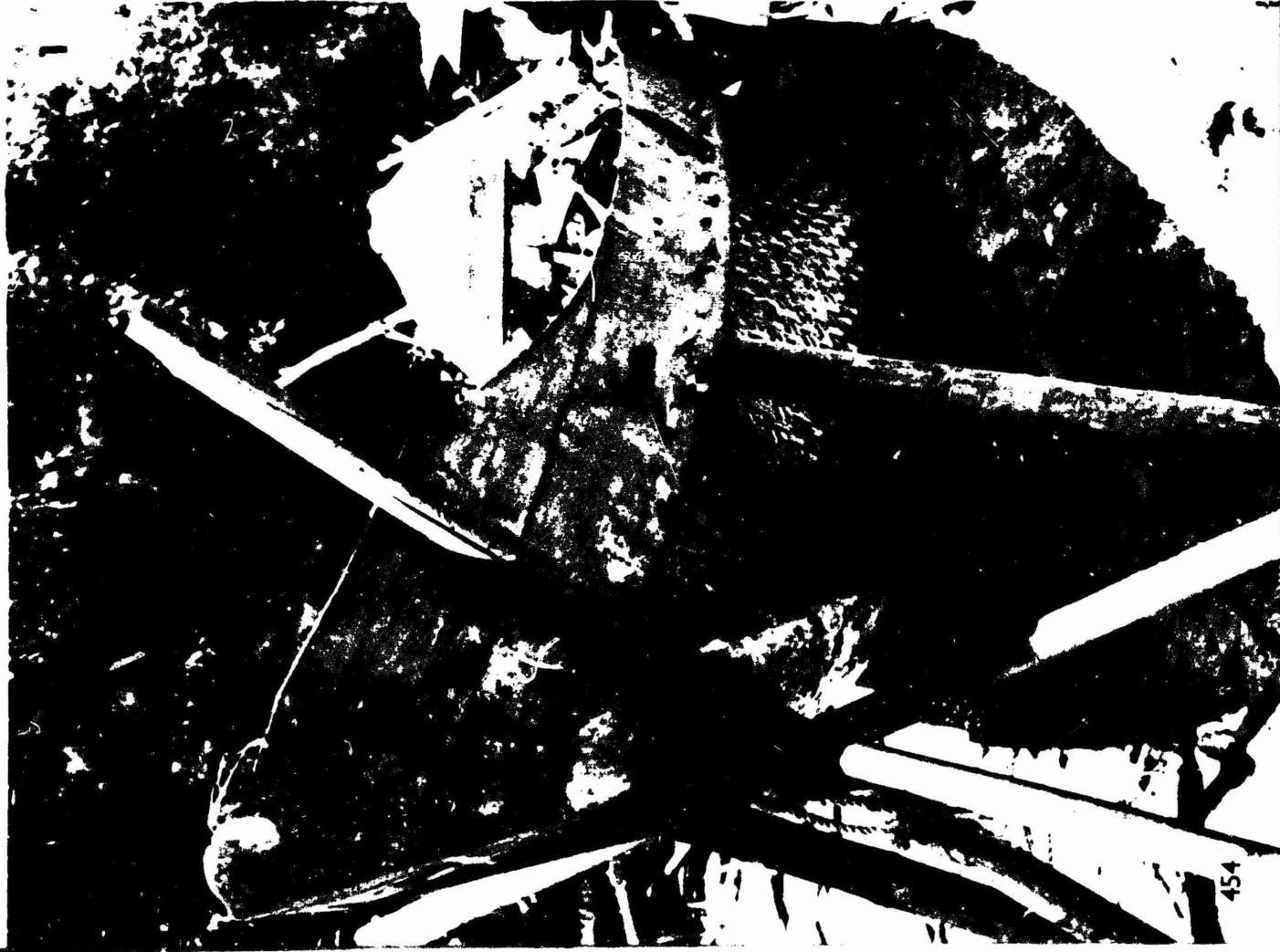
Hai người thợ có thể đóng xong một thuyền C5-T14-E trong vòng 6 tuần lễ với phí tổn từ 150 đến 400 mỹ-kim chưa kể máy. Tiền máy tổn thêm từ 200 đến 300 mỹ-kim.

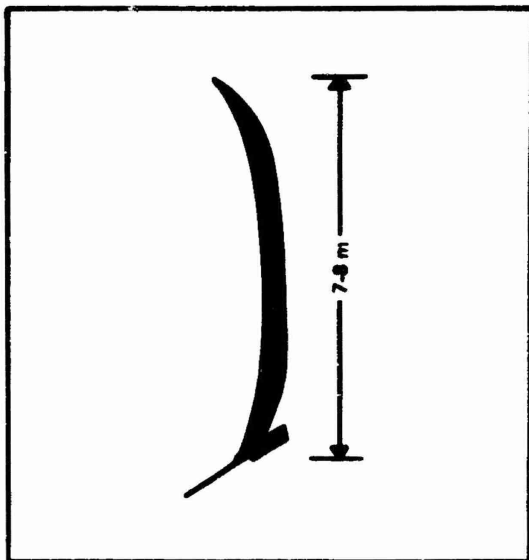
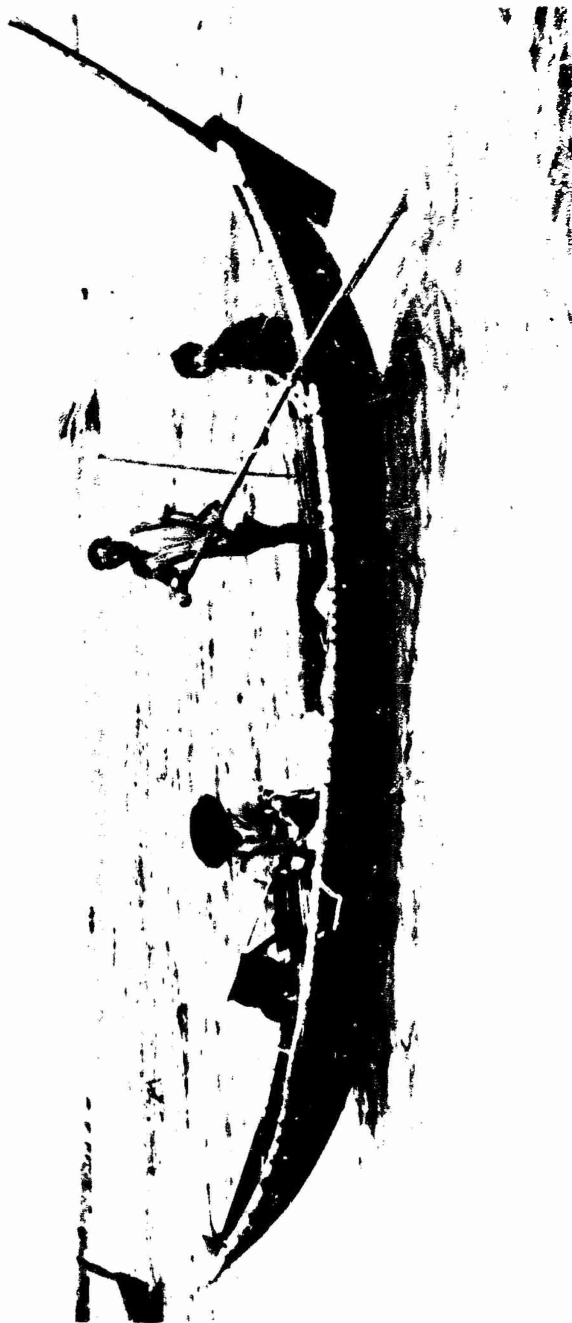
CS-T14-E

(1) Two Men Can Build a CS-T14-E on the Beach in about 6 Weeks
(1) Hai Người Có Thể Xây Một Thuyền CS-T14-E trên Bãi trong khoảng 6 Tuần

(2) Long Rudder Slides in Slotted Sternpost
(2) Bánh Lái Dài Trượt Lên Xuống trong Lỗ Lái Có Xò Bành

2





C5 - T14 - F			TYPE:		Motor Fishing Boat
LOA: 7.8 m	BEAM: 1-2 m	GROSS TONS:	DRAFT (loaded): 0.6 m	PROPULSION:	1 Diesel
TYPE OF CATCH/CARGO: Varied			RECOGNITION FEATURES:		
OPERATING AREA: Qui Nhon to Hue			No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem No Superstructure		

General Information

C5-T14-F are small fishing boats which are common from Tuy Hoa north to Hue. Most are motorized.

The C5-T14-F are crescent-shaped boats with woven-bamboo hulls hung on a frame made of two long bamboo poles joined at the ends and attached to the stem and sternpost. The boat is braced with thwart, stanchions, frames, and stringers. With its low freeboard, high pointed ends, and a man at the sweep, the C5-T14-E has the appearance of a Venetian gondola.

The retractable rudderpost slides in a short slotted sternpost. The narrow hull is open and the engine is usually uncovered.

A C5-T14-F can be built by one man in 2 weeks or less at a cost of U.S. \$100 to \$500 including engine. The hull requires resealing frequently at a yearly cost of \$20 to \$100 and one month of downtime.

C5 - T14 - F			LOẠI THUYỀN:		Thuyền Máy Đánh Cá
DÀI: 7.8 m	RỘNG: 1-2 m	TRỌNG TẤN:	TẦM NƯỚC CỎ CHƠI: 0.6 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN:	1 Động-Cơ Diesel
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Không Nhất Định			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:		
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Tà-Quí-Nhon đến Huế			Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Lái Mũi Lái Không Mũi		

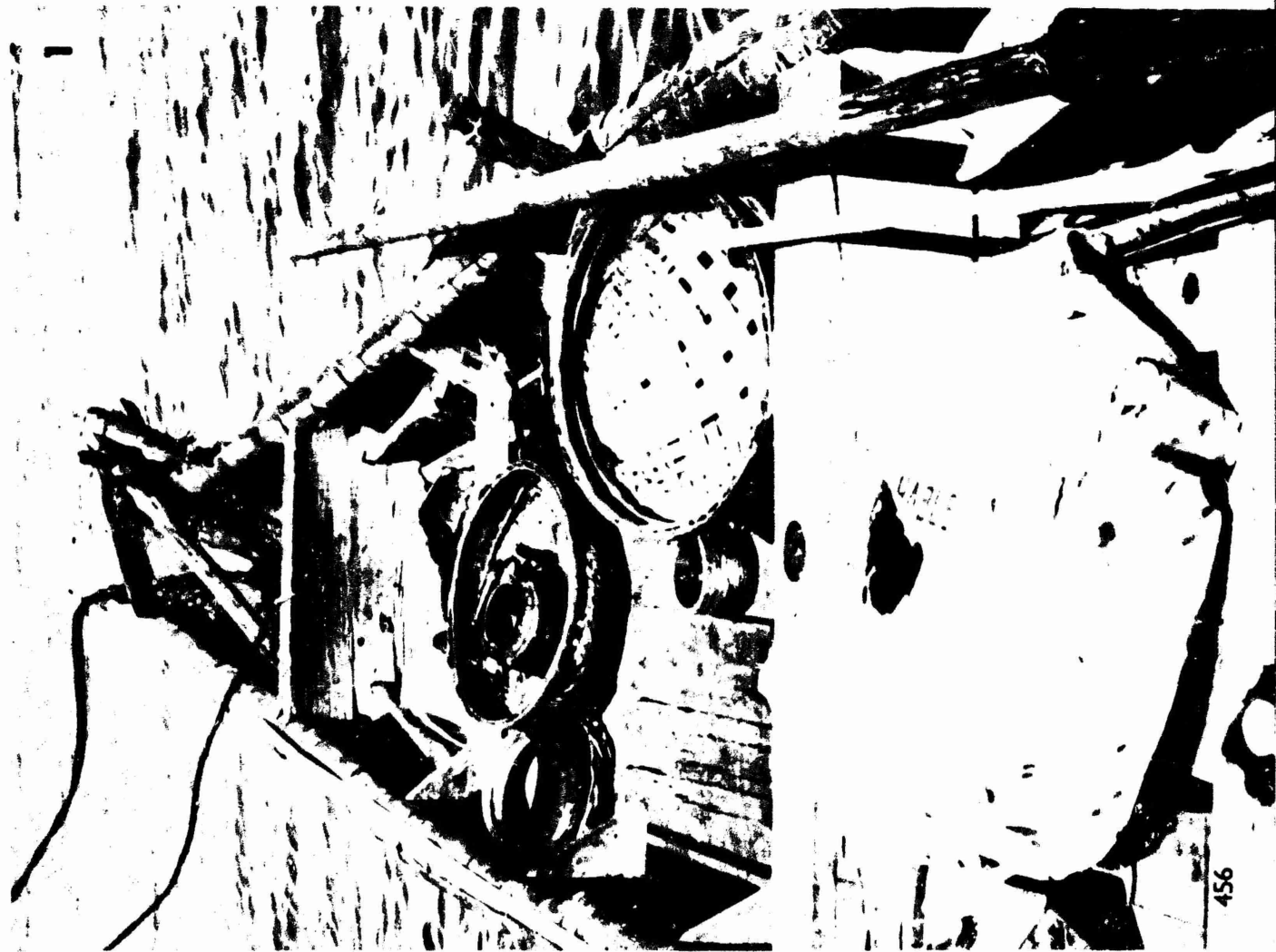
Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T14-F là những thuyền đánh cá nhỏ thông dụng trong vùng từ Tuy-Hoa ra đến Huế. Hiện đã phổ biến được gần đây.

Thuyền C5-T14-F có hình lưỡi liềm, vỏ bằng nan, ráp trên một khung gồm những cọc tre dài nối với nhau đóng vào lỗ mũi và lỗ lái. Thuyền có gắn đà ngang, cây chống, sườn và xà dọc cho thêm chắc chắn. Thuyền C5-T14-E nổi thấp trên mặt nước, mũi lái đều nhọn, cao, có một tay chèo nên trông giống loại thuyền gondola của thành Venice.

Trục bánh lái có thể kéo lên được trượt lên xuống trong một lỗ lái ngắn có nắp đậy. Khoang thuyền hẹp để lộ thiên và động cơ không có nắp đậy.

Một người thợ có thể đóng xong một thuyền C5-T14-F trong 2 tuần hay nhanh hơn với phí-tốn từ 100 đến 500 mỹ-kim kể cả máy. Vỏ thuyền phải được xam trét lại thường xuyên. Thời gian tu-bổ hàng năm mất một tháng, tốn hết 20 mỹ-kim.



(183) Basic Structural Members of CS-T14-F Are Bamboo Rafts at Gunwicks
(183) Phần-Tế Kĩ-Trúc Cốt-Bản của Thuyền CS-T14-F Là Những Dũ Nẹp Tre trên Bè Thuyền

(2) Woven-Bamboo Hull Minus Rail Frame

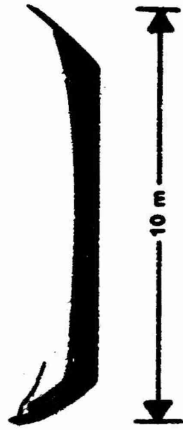
(2) Vỏ Thuyền Bằng Nan Không Có Nẹp Làm Khung

2



3





C5-T14-G			TYPE:		Motor Fishing Boat	
LOA:	BEAM:	GROSS TONS:	DRAFT (loaded):	PROPULSION:	RECOGNITION FEATURES: No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem No Superstructure	
10 m	2 m	7.5 (est)	0.6 m	1 Diesel		
TYPE OF CATCH/CARGO:						
Varied						
OPERATING AREA:			Quang Nam Province			

General Information

The C5-T14-G are small motorized fishing and cargo boats operating near Hoi An in Quang Nam Province.

These little, crescent-shaped double-enders have a moderate sheer from the low stern to the slightly higher bow.

A distinguishing feature of the C5-T14-G is that its long, massive, contoured wooden rudder extends higher than the curved rudderpost to which it is attached by pintles and gudgeons. The rudder assembly can be raised and lowered in the slotted sternpost.

Similarly a curved stemboard can be raised or lowered in a slotted stem to give lateral stability to the keelless hull.

The hold is decked with loose planks, and the center section is left open for stowing fishing gear. A small box covering the engine does not show above the gunwale.

C5-T14-G				LOẠI THUYỀN: Thuyền Máy Đánh Cá	
DÀI: 10 m	RỘNG: 2 m	TRỌNG TẤN: 7.5	TẦM NGƯỜI CÓ CHỖ: 0.6 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Động-Cô Diesel	
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Không Nhất Định			ĐẶC ĐIỂM NHÂN DANG:		
VÙNG HOẠT ĐỘNG:			Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Lẻ Mũi Lẻ Không Mũi		
			Tỉnh Quảng-Nam		

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T14-G là những thuyền đánh cá và chở hàng nhỏ hoạt động gần Hội-An, tỉnh Quảng-Nam.

Thuyền C5-T14-G nhỏ, hình lưỡi liềm, hai đầu giống nhau, thân thuyền vênh cong vù phải tù phía lái thấp đến đầu mũi hơi cao hơn.

Thuyền có một đặc điểm hình dáng dễ nhận là chiếc bánh lái bằng gỗ dài, lớn, cong được ráp vào trục bánh lái cong bằng một hệ-thống chốt và mộng - nhỏ cao hơn cả trục bánh lái. Toàn bộ bánh lái có thể nâng cao hay hạ thấp trong lỗ lái có khoét rãnh.

Ngoài ra, thuyền còn có một cây xiêm công cũng kéo lên hạ xuống được trong lỗ mũi có kheót rãnh để giúp vỏ thuyền không bị xô đẩy chuyễn được vững vàng.

Khoang thuyền lát bằng ván rời, song phần giữa để lộ-thien dùng chứa lưới. Người ta dùng một thùng gỗ nhỏ để đẩy máy. Thùng này không nhỏ cao lên trên bề thuyền.

C5-T14-G

**Raised Rudder and Rudderpost Are a Significant Recognition Feature of the
C5-T14-G**

**Bánh Lái và Trục Bánh Lái Được Cất Lên Là Những Đặc Trưng
Của Thuyền C5-T14-G**





C5 - T14 - H				TYPE:		Fishing/Cargo/Houseboat	
LOA: 7-13 m	BEAM: 1.5 m	GROSS TONS: 5 (est)	DRAFT (loaded): 0.5 m	PROPULSION:		Poles and Sweeps	
TYPE OF CATCH/CARGO:				RECOGNITION FEATURES:			
OPERATING AREA: Thua Thien Province				No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem No Superstructure			

General Information

C5-T14-H are all-purpose lagoon boats of Thua Thien and Quang Tri. They are used as fishing vessels, cargo carriers, ferries, and houseboats. Because their hard-chine, sewn-plank hull cannot withstand engine vibration, they are not motorized.

The long, narrow C5-T14-H are recognized by their low freeboard and their blunt upswept bow and stern which ride high out of the water.

Arched canopies of woven bamboo are used for shelter. They are easily removed and are positioned almost anywhere on the boat.

A paddlelike rudder is fastened to the rudderpost. Maneuvered by poles and sweeps, the C5-T14-H usually operate with the rudder unshipped.

C5 - T14 - H				LOẠI THUYỀN: Thuyền Đánh Cá/Chở Hàng/Làm Nhà Ở	
DÀI: 7-13 m	RỘNG: 1.5 m	TRỌNG TẤN: 5	TÂM NƯỚC CÓ CHỖ: 0.5 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: Sào và Mái Chèo	
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA:				ĐẶC ĐIỂM NHÂN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG: Tỉnh Thừa-Thiên				Không Có Boong Lái Nhỏ Lái Lái Mũi Lái Không Mũi	

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T14-H là những thuyền có nhiều công dụng hoạt động trong các đầm thuộc tỉnh Thừa-Thiên và Quảng-Trị. Những thuyền này được dùng để đánh cá, chở hàng, làm dò ngang và nhà ở. Vì vỏ thuyền bằng gỗ khau, có sóng cũng không chịu nổi sức rung của máy nên thuyền không được động-cơ-hóa.

Thuyền C5-T14-H dài, hẹp có đặc điểm dễ nhận là phần nổi thấp, mũi và lái thuyền phẳng uốn cong lên trên mặt nước.

Thuyền có những mái che bằng nan hình vòng cung để làm nơi trú ẩn cho thủy thủ đoàn. Những mái này có thể được nhấc lên đặt vào bất cứ chỗ nào trên thuyền một cách dễ dàng.

Thuyền có một bánh lái giống như chiếc giấm hơi gắn vào trục bánh lái. Thuyền C5-T14-H thường di-chuyển bằng sào cèo, mái chèo, và bánh lái được tháo ra khỏi thuyền.

C5-T14-H

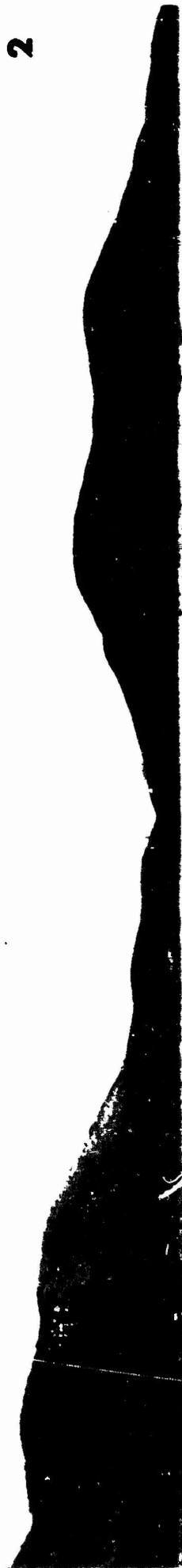
A C5-T14-H can be built in 2 or 3 weeks for less than U.S. \$200. It requires almost constant maintenance to keep it watertight.

Người ta có thể đóng xong một thuyền C5-T14-H trong 2 hay 3 tuần lễ với phí tổn dưới 200 mỹ-kim. Thuyền cần được tu-bổ gần như là thường xuyên để giữ được kín nước.

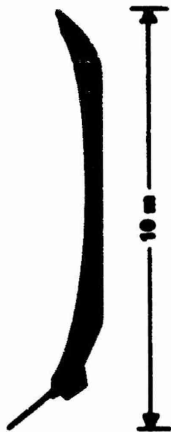
- (1) Note High Bow and Stern of Nearly Empty C5-T14-H
- (1) Chúi-y Mũi và Lái Cao Của Thuyền C5-T14-H Khi Trống
- (2) Despite Its Weak, Sewn-Plank Hull, the All-Purpose C5-T14-H Carries Heavy Loads of Passengers and Cargo
- (2) Mặc dù thuộc Mối Kiến-Trúc Có Vỏ Gỗ Khâu Yếu, Thuyền C5-T14-H Có Nhiều Công-Dụng Chở Được Một Số Hành-Khách và Hàng-Hóa Nặng



2



C5-T14-I



C5-T14-I				TYPE:		Motor Fishing Boat			
LOA:	10 m	BEAM:	2 m	GROSS TONS:	5 (est)	DRAFT (loaded):	0.7 m	PROPULSION:	1 Diesel
TYPE OF CATCH/CARGO:						RECOGNITION FEATURES:			
Flying Fish, Silver Barfish						No Overhanging Poop Convex Stern Convex Stem No Superstructure			
OPERATING AREA:									
Hue									

General Information

C5-T14-I are motorized fishing boats that operate in large numbers near Hue.

Crudeiy constructed, hard-chine, planked-hull double-enders, the C5-T14-I are recognized by their low freeboard and crescent sheer from just forward of the high stern to just abaft the high stem. Both bow and stern have a distinctive flat horizontal profile.

The hull is open except for the foredeck and afterdeck which provide platforms for the men operating sweeps.

A retractable wooden rudder and rudderpost move in the slotted sternpost.

Two men can build a C5-T14-I in a month for U.S. \$600 including engine. Maintenance is required every 1 to 3 months at an annual cost of about \$10 and 2 to 3 weeks of downtime.

C5-T14-I			LOẠI THUYỀN:	
			Thuyền Máy Đánh Cá	
DÀI: 10 m	RỘNG: 2 m	TRỌNG TẤN: 5	TẦM NƯỚC CÓ CẢ 3: 0,7 m	ĐỘNG LỰC ĐẨY THUYỀN: 1 Động-Cơ Diesel
LOẠI CÁ ĐÁNH ĐƯỢC/HÀNG HÓA: Cá Chườn, Cá Chìim			ĐẶC ĐIỂM NHẬN DẠNG:	
VÙNG HOẠT ĐỘNG:			Không Cá Boong Lái Nhỏ Lái Lái Mũi Lái Không Mũi	
			Huế	

Khái-Niệm Đại-Cương

C5-T14-I là những thuyền máy đánh cá hoạt động rất nhiều gần Huế.

Thuyền C5-T14-I được kiến trúc thô kệch, có sơnr cứng, vỏ gỗ, hai đầu giống nhau, đặc điểm hình dáng dễ nhận là phần nổi tiếp, thân thuyền cong vênh lên từ khoảng trước phần lái cao đến ngay sau đầu mũi cao. Cả mũi lẫn lái đều có dáng phẳng khi nhìn ngang.

Khoang thuyền được để lộ thiên từ khoảng boong mũi và boong lái dùng làm chỗ đứng cho thủy thủ chèo thuyền.

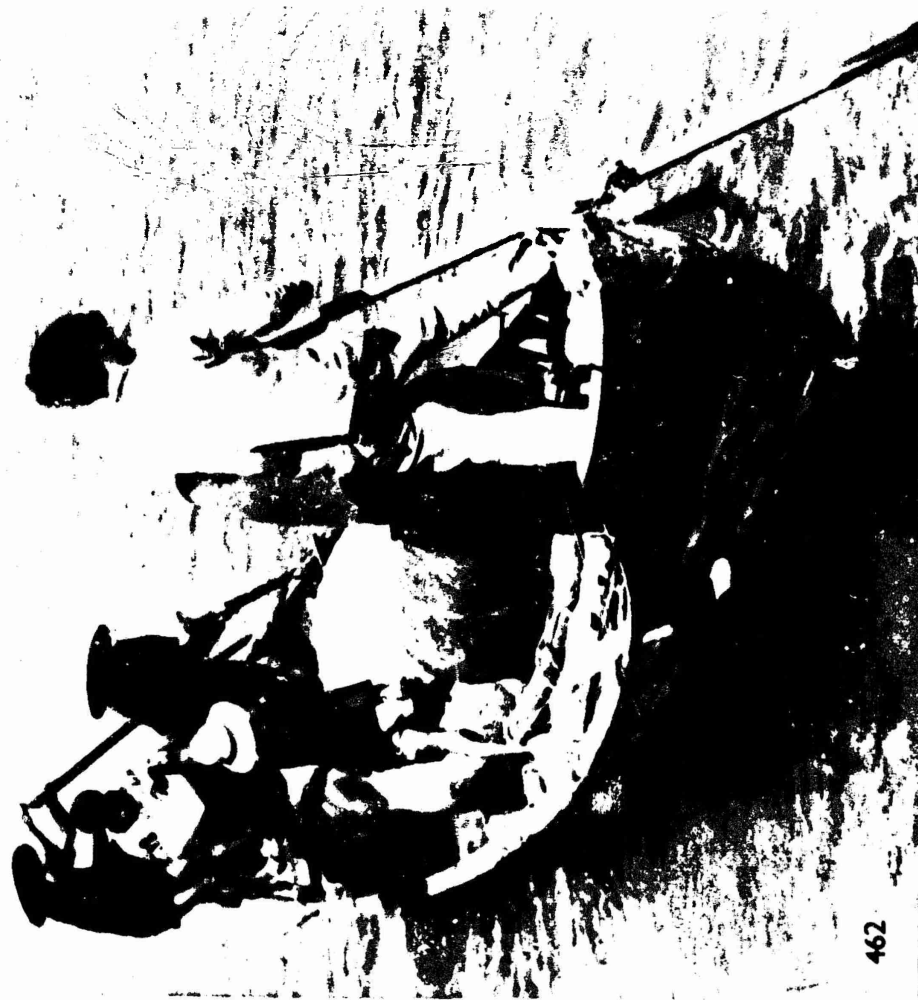
Bánh lái và trục bánh lái bằng gỗ kéo lên được di chuyển trong lỗ lái có khoét rãnh.

Hai người thợ có thể đóng xong một thuyền C5-T14-I trong một tháng với phí-tốn là 500 mỹ-kim kể cả máy. Thuyền phải được tu-bồ hàng tháng hoặc ba tháng một lần. Một năm thời gian tu-bồ mất 3 tuần, tốn chừng 10 mỹ-kim.

- (1) Crescent Sheer Levels off at Bow and Stern
- (1) Thân Thuyền Hình Lưỡi Liềm San Phẳng Ở Mũi và Lái
- (2) Eyes Are Carved Into Wood at Bow
- (2) Hình Mắt Được Khắc Vào Gỗ Ở Mũi Thuyền
- (3) Rudder Slides in Slotted Sternpost
- (3) Bánh Lái Trượt Trong Lô Lái Có Xẻ Rãnh



1



462

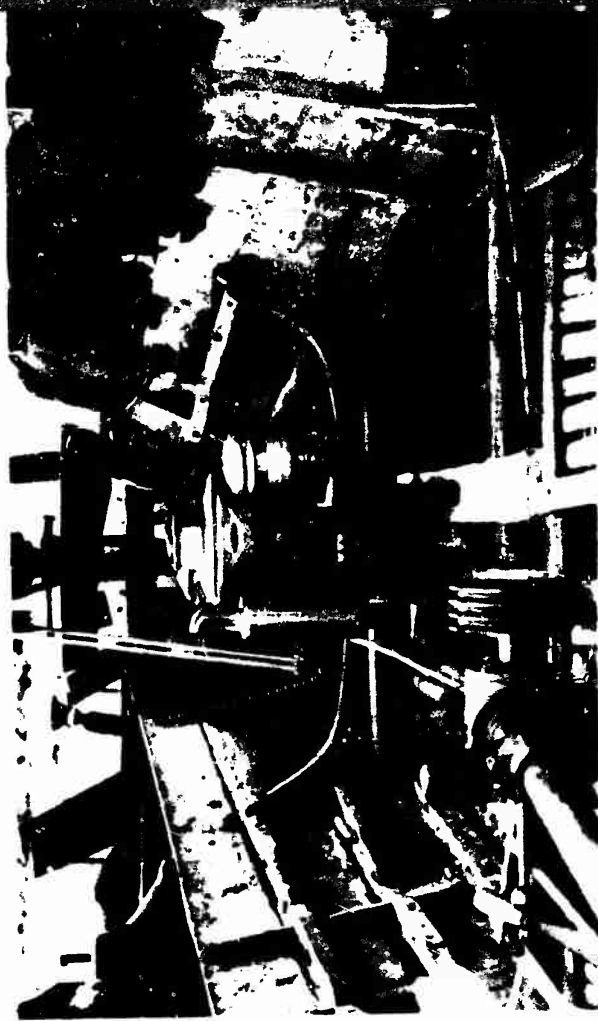
2



3



- (1) Some C5-T14 Have Inboard-Outboard Engine (2) Others Have Small Inboard or No Engine at All
- (1) Một Vài Thuyền C5-T14 Có Hệ-Thống Động-Cơ Đặt Nửa Trong-Nửa Ngoài Thuyền (2) Những Thuyền Khác Có Động-Cơ Nhỏ Đặt Bên Trong Thuyền hoặc Không Có Động-Cơ



Propulsion System

Most C5-T14 boats are now motorized. However, all of the sewn-plank C5-T14-H and a large number of C5-T14-E rely entirely on poles and sweeps.

The engine on a motorized C5-T14 is usually a single-cylinder diesel of 5 to 10 hp. A few have 2-cylinder engines of about 10 hp. Kiroloskar diesels are reported to be the most popular. Single-cylinder gasoline engines of Kohler, Clinton, or Briggs and Stratton manufacture also are used. The normal fuel supply is about 4 to 8 liters. Both the diesel and gasoline engines are started manually.

Some of the C5-T14-C boats in Nha Trang employ the unusual "inboard-outboard" propulsion system, in which a small 6- to 10-hp engine is mounted inside the boat with its power transmitted through a multiple-belt drive to an assembly mounted outboard on the stern. The outboard assembly consists of a vertical drive shaft encased in a metal sleeve, a propeller, and the necessary power-transmission gears. The metal drive-shaft casing can be rotated from side to side by a tiller. The direction of the thrust of the propeller rotates with the shaft casing and is thus used to steer the boat. The outboard assembly

Hệ-Thống Đẩy-Thuyền

Đa-số, thuyền C5-T14 hiện đã được gắn máy. Tuy nhiên tất cả số thuyền kiểu C5-T14-H có vỏ gỗ khâu và một số lớn thuyền C5-T14-E hoàn toàn vận chuyển bằng sào và mái chèo.

Thuyền C5-T14 thường dùng động-cơ diesel có một xy-lanh mạnh từ 5 đến 10 mã lực. Một vài chiếc được trang bị loại máy 2 xy-lanh mạnh chừng 10 mã lực. Động-cơ diesel hiệu Kiroloskar là loại thông dụng nhất. Động-cơ chạy xăng một xy-lanh hiệu Kohler, Clinton, Briggs và Stratton cũng thường được dùng. Bình nhiên liệu chứa được khoảng từ 4 đến 8 lít. Cả hai loại máy diesel và máy chạy xăng đều khởi động bằng tay.

Một vài thuyền loại C5-T14-C trong vùng Nha-Trang có gắn một hệ thống máy đặt "nửa trong ngoài" khác thường. Trong hệ thống này người ta đặt một động-cơ nhỏ, mạnh từ 6 đến 10 mã-lực bên trong thuyền. Sút máy được một hệ thống dây truyền lực chuyển đến một bộ kết hợp đặt bên ngoài lái thuyền. Bộ kết-hợp gồm có một cây lắp thẳng đứng, đặt bên trong một ống, kim-loại, một chân vịt và hộp số cần thiết. Ống chứa cây lắp có thể được điều khiển xoay qua trái hoặc phải bằng một cần lái. Hướng đẩy của chân vịt cùng xoay theo

C5-T14

can be pivoted over the gunwale, thereby raising the propeller and rudder from the water.

The engine is usually mounted almost entirely below deck. Many engines are left open to the weather; others are covered by small boxlike compartments.

Operational Information

Motorized C5-T14 operate within 7 or 8 miles of shore. Vessels which are not motorized normally do not go out more than a mile. Most C5-T14 cannot operate in choppy seas or in waves higher than 1 m, and many boats do not operate during October and November because of the unsettled weather at the onset of the northeast monsoon.

Hook-and-line fishing, including both long-line and individual tackle, is common. Drift gill nets and lift nets are used also. Some crews employ both methods, using hooks and lines during the morning and fishing with nets in the afternoon. The content of the catch varies widely even in the same area. Skippers report daily catches up to 40 kg using hooks and lines, whereas with nets the catch runs anywhere from 10 to 200 kg. Most C5-T14 return to port daily, and no measures are needed to preserve the catch.

Although C5-T14-E Are Rare in the South, This One Fishes Near Phu Quoc
Tuy Thuyền C5-T14-E Hiếm Có Tại Nam Việt-Nam Nhưng Chiếc này Tàng
Đánh Cá gần Đảo Phú-Quốc



C5-T14-A use fish traps or trawl inshore for shrimp and return home with about 70 kg of fish daily. Many of these boats leave port before dawn and return home after sunrise the following morning. Their maximum speed empty is about 7 kt.

C5-T14-B fishing boats commonly use drift gill nets and haul in as much as 200 kg of fish between dawn and early afternoon when they return home to avoid the choppy seas that are common in the Vung Tau region later in the day. They have a maximum speed of about 7 kt.

với ông này và làm thay đổi hướng thuyền. Bộ kết hợp có thể quay lên bên trên be gió, nâng cao chân vịt và bánh lái lên khỏi mặt nước. Động-cơ thường được đặt gần như hoàn toàn bên dưới boong. Nhiều thuyền có động-cơ để trông, những thuyền khác đẩy máy bằng một mui nhỏ giống chiếc hộp.

Cách-Thức Hoạt-Động

Những thuyền C5-T14 có gắn máy hoạt động trong khoảng cách bờ từ 7 đến 8 hải-lý. Những thuyền không cồng-cơ thường không ra xa quá một hải lý. Đa-số thuyền C5-T14 không thể hoạt động khi mặt biển đầy sóng bất thường hay khi có sóng cao hơn 1 thước. Rất nhiều thuyền ngừng hoạt động suốt trong tháng mười và tháng mười một vì thời tiết hay thay đổi đột ngột lúc gió mùa đông bắc khởi sự thổi.

Thuyền C5-T14 thường đánh cá bằng kỹ thuật câu giăng, gồm lờ câu kiểu lẩn đường câu cá nhân. Lưới bên thả trôi và mảnh cũng được dùng. Một số thuyền đánh cá bằng cả hai phương pháp: sáng câu giăng, chiều đánh lưới. Ngay trong cùng một vùng, số cá đánh được cũng thường thay đổi. Các thuyền-trưởng cho biết, dùng câu giăng, một ngày họ bắt được 40 ký cá, trong khi dùng lưới, số cá thay đổi có thể từ 10 đến 200 ký. Đa số thuyền C5-T14 trở về bến hàng ngày nên không cần có phương tiện ướp cá.

Thuyền C5-T14-A dùng nỏ và lưới giã cào sát bờ để bắt tôm và trở về bến hàng ngày với số tôm đánh được chừng 70 ký. Nhiều thuyền ra khơi trước lúc rạng-đông, trở về sau lúc mặt trời mọc ngày hôm sau. Thuyền trông có tốc-độ tối đa vào khoảng 7 gút.

Dùng Lưới bên thả trôi, thuyền C5-T14-B hoạt-động từ sáng đến chiều (là lúc mà thuyền phải về bến để tránh biển động rất thường trong vùng Vũng Tàu) có thể đánh được 200 ký cá. Tốc-độ tối-đa của thuyền vào khoảng 7 nút.

The small C5-T14-C fishing boats of Nha Trang leave port in late afternoon and return home after sunrise the following morning. They have a maximum speed of about 6 kt empty. Skippers report: small daily catches of about 3 kg for hook-and-line fishing.

Skippers of the small Qui Nhon-based C5-T14-D report catches of only 1 kg for hook-and-line fishing. Many of them fish only in the morning hours from sunrise to noon and do not operate at all during October, November, and December. The maximum speed of these boats is estimated at about 2 kt.

The operations of the C5-T14-E are more varied. Large numbers of those not motorized operate within a mile of shore near Tuy Hoa, where they are used for beach seining. The large seines are layed as far as a mile offshore. Then the boats are beached, and a team of about 15 people pull the net onto the beach.

Motorized C5-T14-E fish in the Poulo Gambir area with hooks and lines or gill gets. They fish overnight and return in the morning with a catch of 30 to 50 kg including squid, ribbonfish, scad, threadfin bream, lizard fish, and others. These boats can attain a maximum speed of about 3 to 4 kt empty. Some do not fish during October and November because of the northeast monsoon. Others do not go out during August because fishing is poor at that time.

Powered C5-T14-E of Thua Thien and Quang Tri provinces also use hooks and lines and drift gill nets. Some fishermen use hooks and lines during the morning and switch to net fishing in the afternoon or during ebb tide. Drift gill netting is apparently very effective in this area; daily catches of between 40 and 300 kg include Spanish mackerel,

Những thuyền đánh cá C5-T14-C nhỏ trong vùng Nha Trang ra khơi vào buổi chiều và trở về sau lúc mặt trời mọc ngày kế. Thuyền trống có thể đạt đến tốc độ tối đa là 6 gút. Các thuyền-trưởng cho biết dùng câu giăng một ngày họ chỉ bắt được một số cá ít ỏi khoảng 3 ký.

Thuyền-trưởng của các thuyền C5-T14-D nhỏ có cơ-cảng ở Qui-Nhon cho biết dùng câu giăng họ chỉ bắt được 1 ký cá một ngày. Nhiều thuyền chỉ đánh cá từ sáng đến trưa và ngưng hoạt động trong suốt tháng mười, tháng mười một và tháng chạp. Thuyền có tốc độ tối đa ước lượng vào khoảng 2 gút.

Cách hoạt động của loại thuyền C5-T14-E thay đổi nhiều hơn. Một số lớn những thuyền không gắn máy đánh cá bằng lưới rừng taong phạm-vi cách bờ biển Tuy-Hóa một hải-lý. Những lưới rừng lớn được đặt xa bờ đến 1 hải-lý. Sau đó thuyền được cho vào bãi và một toán chừng 15 người kéo lưới lên bờ.

Những thuyền máy C5-T14-E dùng câu giăng và lưới ben đánh cá trong vùng Poulo Gambir. Thuyền đánh cá ban đêm, sáng trở về bến với một số cá bắt được từ 30 đến 50 ký gồm có cá mực, cá hổ, cá nục, cá dồng, cá mối và nhiều loại khác. Thuyền trống có thể đạt đến tốc độ tối đa vào khạng từ 3 đến 4 gút. Một vài thuyền ngừng hoạt động trong tháng mười và tháng mười một để tránh gió mùa đông bắc. Những chiếc khác không ra khơi trong tháng tám vì đánh được rất ít cá trong tháng này.

Những thuyền máy C5-T14-E trong tỉnh Quảng-Trị và Thừa Thiên cũng dùng câu giăng và lưới ben thả trôi. Một số ngư-phủ sử dụng câu giăng trong buổi sáng và đổi qua đánh lưới trong buổi chiều khi nước thủy triều xuống. Kỹ-thuật đánh lưới ben thả trôi dường như

C5-T14-H Operate Near Hue

Thuyền C5-T14-H Hoạt-Động gần Huế



C5-T14

scad, ponyfish, anchovy, and whiting. Since the engine is not needed during drift gill netting, both motorized boats and those not motorized use the technique. Boats of the area which are not motorized are also used for beach seining. Maximum speed of a motorized C5-T14-E is about 5 kt.

The all-woven-bamboo C5-T14-F also are used for hook-and-line and drift-gill-net fishing. They normally venture only 5 or 6 miles from shore. Fishing overnight in the Poulo Gambir area near Qui Nhon, they net catches of from 10 to 200 kg. The catch includes scad, ribbonfish, mackerel tuna, trevally, shark, threadfin bream, ponyfish, pig-face bream, and snakehead. Most C5-T14-F do not operate in this area during October and November.

In Thua Thien Province, C5-T14-F put to sea at dawn and fish east of the mouth of the River of Perfumes. Using hooks and lines, they snare catches of about 40 kg daily and return in midafternoon. They operate the year round. The maximum speed for an empty C5-T14-F is about 5 kt.

C5-T14-G are more seaworthy. In good weather they sometimes venture as far as 25 miles offshore. Many of them fish near Cu Lao Cham Island. They fish with a net and catch about 45 kg of fish each day. C5-T14-G usually put to sea in late afternoon. Sometimes they remain at sea for as long as 5 days. When returning to port, it is usually late in the evening. When the fish cannot be sold daily, they are dried. The catch includes trevally, mackerel tuna, wolf herring, salangid, and ribbonfish. Some boats do not operate from March through August. Top speed for the C5-T14-G is about 3 kt.

Using X- and V-frame dip nets, C5-T14-H primarily fish in the inland waters of Thua Thien and Quang Tri provinces. They are often used to transport people or cargo, and they are widely used as houseboats.

C5-T14-I put to sea at about 0500 for fishing grounds 12 miles east of Hue. They return in midafternoon at an estimated cruising speed of 5 kt. Some gill net for flying fish with the engine running throughout the operation. Others shut down the engine and use a lift net to catch silver batfish and other species. The estimated average daily catch is 50 kg. On occasion C5-T14-I make trips to Da Nang for supplies.

rất hiệu quả trong vùng này; số cá đánh được một ngày có thể từ 40 đến 300 ký gồm có cá thu ống, cá nục, cá liệt, cá cơm và cá đục. Vì động-cơ không được dùng đến trong lúc đánh lưới bên thả-trời nên cả hai loại thuyền có gần máy và không gần máy trong vùng này đều xử dụng kỹ thuật trên. Những thuyền gần máy còn được dùng để đánh lưới rừng. Một thuyền máy C5-T14-E có tốc-độ tối đa vào khoảng 5 gút.

Loại thuyền hoàn toàn bằng nan C5-T14-F cũng được dùng để câu giăng và đánh lưới bên thả trời. Thuyền thường chỉ dám ra cách bờ từ 5 đến 6 hải lý. Đánh cá một đêm trong vùng Poulo Gambir gần Qui-Nhon, thuyền bắt được từ 10 đến 200 ký gồm có cá nục, cá hổ, cá ngừ, cá sòng, cá nhám, cá đồng, cá liệt, cá sao và cá bóng. Đa-số thuyền C5-T14-F không hoạt động trong vùng này từ tháng mười đến tháng mười một.

Trong tỉnh Thừa-Thiên, thuyền C5-T14-F ra khơi từ lúc rạng đông, đánh cá tại phía đông cửa sông Hương. Dùng câu giăng, thuyền bắt được vào khoảng 40 ký cá một ngày, và trở về vào buổi chiều. Thuyền hoạt động quanh năm. Khi trống, thuyền C5-T14-F có thể đạt được tốc độ tối đa vào khoảng 5 gút.

Thuyền C5-T14-G có khả năng chịu đựng sóng gió lớn. Khi thời tiết tốt, đôi khi thuyền dám ra cách bờ đến 25 hải lý. Nhiều thuyền đánh cá gần Cù Lao Chàm, dùng lưới bắt được chừng 45 ký cá một ngày. Thuyền C5-T14-G thường ra khơi vào buổi chiều, đôi khi ở lại ngoài biển lâu đến 5 ngày và trở về vào lúc xế chiều với số cá bắt được gồm có cá sòng, cá ngừ, cá rựa, cá nục và cá hổ. Khi không bán hết cá hàng ngày, người ta đem cá phơi khô. Một số thuyền ngừng hoạt động từ tháng ba cho đến tháng tám. Tốc-độ tối đa của thuyền C5-T14-G vào khoảng 3 gút.

Thuyền C5-T14-H chính yếu là những thuyền đánh cá dùng loại rổ có khung hình chữ X và chữ V hoạt động trong các sông ngòi thuộc tỉnh Quảng-Trị và Thừa-Thiên. Thuyền thường được dùng để chở hàng và rất thường được dùng làm nhà ở.

Thuyền C5-T14-I ra khơi vào khoảng 5 giờ sáng để đi đến vùng đánh cá cách Huế 15 hải lý về phía đông. Thuyền trở về vào buổi chiều, hải hành với tốc-độ ước lượng là 5 gút. Một vài thuyền dùng lưới bên đánh cá chuồn. Máy được cho chạy trong suốt thời gian bua lưới. Những thuyền khác tắt máy, dùng lưới mảnh để đánh cá chim và các loại khác. So cá đánh được trung-bình một ngày ước độ 50 ký. Thỉnh thoảng thuyền C5-T14-I cũng đi Đà-Nẵng để tiếp tế.

Thuyền C5-T14-H Dùng Lưới Mành Có Khung Hình Chữ X

C5-T14-H Using X-Frame Lift Net

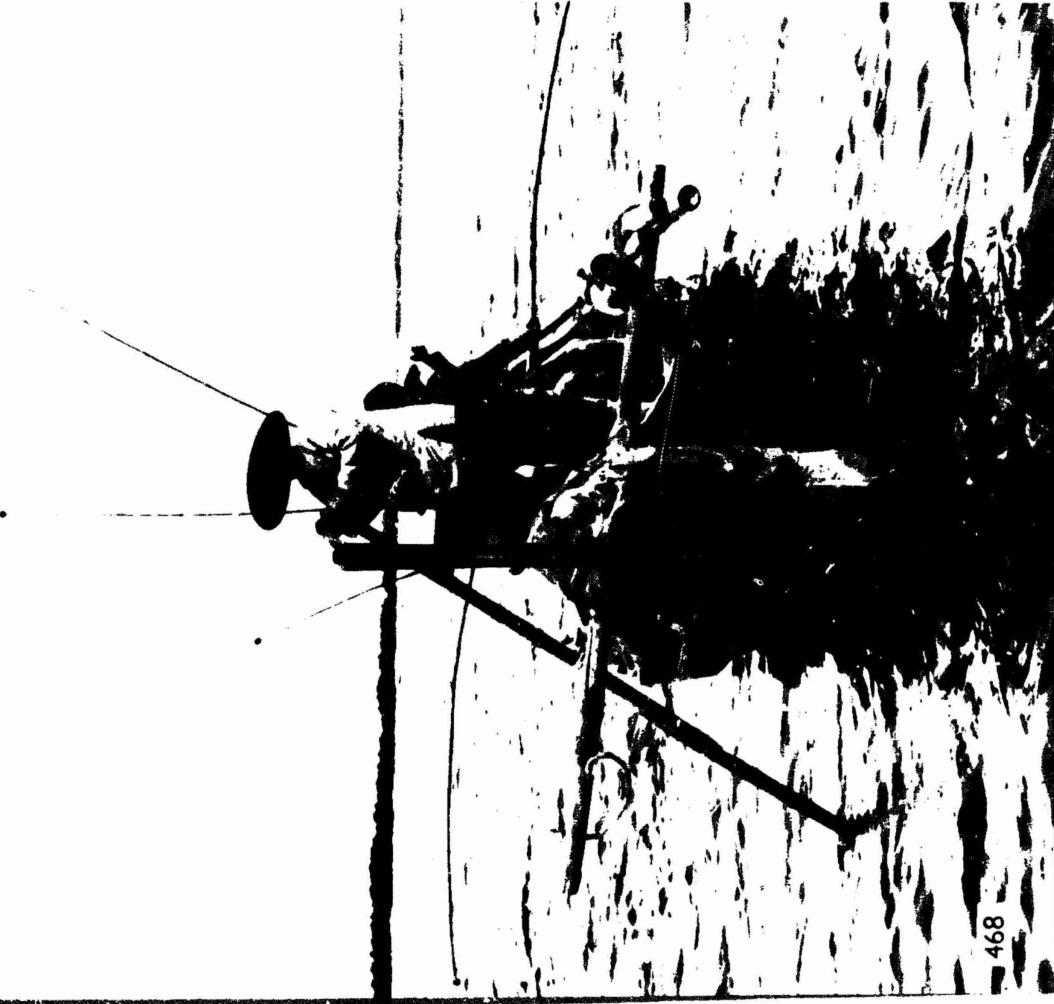


C5-T14

(1) Hand-Line Fishing Is Common on C5-T14 (2) Bamboo Net Floats Can Be Seen Under Thatched Canopy

(1) Lái Cầu Ống Rút Thông-Dụng trên Thuyền C5-T14 (2) Phao Tre Làm Mồi Lưới Đặt Dưới Mái Che Bằng Tranh

1



Equipment

C5-T14 boats carry little equipment aside from the essential fishing gear and an anchor. On the C5-T14-H lagoon boats, even the anchor is absent as these boats moor to long banboo poles stuck into the soft bottom of the rivers and shallow lagoons where they normally operate. The anchor carried on other C5-T14 boats is usually of wood with two heavy stones lashed to it for additional weight. A few boats, particularly those in the south near Vung Tau, have metal anchors.

Bilge water is dipped out with pails, baskets, or even bare hands. Most C5-T14 operate in daylight hours and few carry even a kerosene lantern. C5-T14-I often carry a basket dinghy.

Dụng-Cụ Trang-Bị

Ngoài những dụng cụ đánh cá cần thiết và một chiếc neo, thuyền C5-T14 ít có đồ trang-bị nào khác. Trên những thuyền C5-T14-II hoạt động trong đầm, ngay cả neo cũng không có vì thuyền được buộc vào những sào dài cắm xuống đáy các sông, hồ cạn và xếp là những nơi thuyền thường đánh cá. Những thuyền C5-T14 khác thường có neo bằng gỗ có buộc hai tảng đá lớn cho thêm nặng. Một số ít thuyền, đặc biệt số thuyền trong vùng gần Vũng-Tàu, có neo bằng kim-khí.

Người ta dùng gáo, gàu hoặc tay trần để tát nước lườn. Đa-số thuyền D3-T14 hoạt-động vào ban ngày và có một ít thuyền mang theo đèn dầu. Thuyền C5-T14-I thường có một thùng thùng.

2



Crew

The crews of the C5-T14 consist of 2 to 8 persons and often include women. Most crews are Buddhist, but a few are Catholic. In the Long Hai region, some C5-T14 are manned by Cao Dai. The members of the crew generally have less than a primary school education. Since the C5-T14H are often used as houseboats, their crews frequently consist of members of a family.

Although most C5-T14 crews are considered to be poor, a few are reported to be fairly wealthy. These crews migrated in late 1965 and early 1966 from the Tam Quan district to Qui Nhon and Tuy Hoa. Since their daily catches are comparable to those of the poor fishermen, they probably accumulated their wealth before leaving Tam Quan.

(1&2) Crews Consist of From 2 to 8 Persons

1



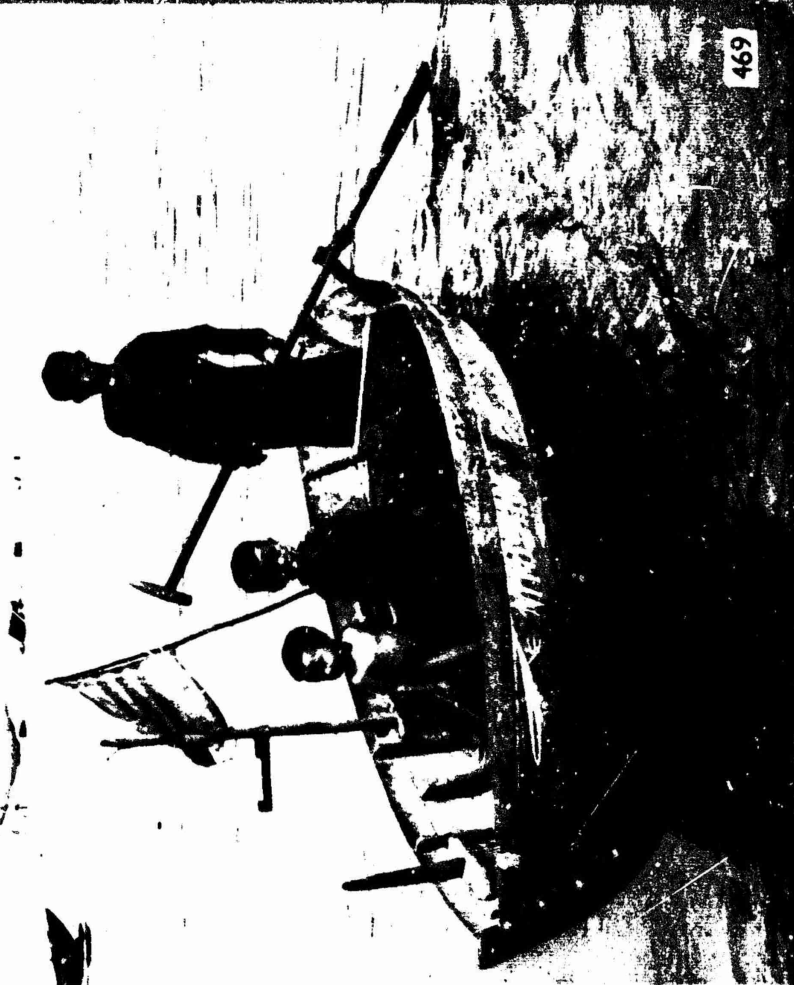
Thủy Thủ Đoàn

Thủy thủ đoàn thuyền C5-T14 gồm từ 2 đến 8 người và thường có cả đàn bà. Đa số thủy thủ là tín đồ Phật-giáo, song cũng có một ít theo Thiên-chúa-giáo. Trong vùng Long-Hải có một vài thuyền C5-T14 do các tín-đồ Cao-dài xử dụng. Thủy thủ thường có trình độ học vấn dưới bậc tiểu học. Vì thuyền C5-T14-H thường dùng làm ở, thủy thủ của thuyền thường là người trong gia đình.

Mặc dù đa số thủy thủ của thuyền C5-T14 được xem là nghèo khó, người ta cho biết có một số ít thuyền được khá dư-dật. Số thủy thủ này từ Tam Quan di cư vào Qui-Nhon, Tuy-Hoa vào khoảng cuối năm 1965 và đầu năm 1966. Vì số ta đánh được hàng ngày của họ cũng chỉ bằng số cá của các ngư phủ nghèo khác, tài-sản của họ có thể là do công gia dành dụm được trước khi rời Tam-Quan.

(1&2) Thủy-Thủ Đoàn Gồm từ 2 đến 8 Người

2



Area Characterizations By Prevailing Boat Types

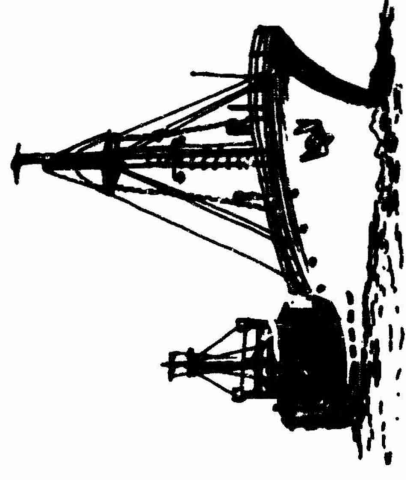
AREA VÙNG	PREVAILING BOAT TYPES LOẠI THUYỀN THÔNG-DỤNG	AREA VÙNG	PREVAILING BOAT TYPES LOẠI THUYỀN THÔNG-DỤNG	AREA VÙNG	PREVAILING BOAT TYPES LOẠI THUYỀN THÔNG-DỤNG
Phu Quoc and Associated Islands Phước Quốc và Các Đảo Phụ Cận	C1-T1-A C1-T1-C C1-T1-D C1-T14 C2-T1 C4-T1-A C4-T1-B C5-T2-F	Vung Tau to Ham Tan Vùng Tàu Đến Hàm Tân	C5-T2-D C5-T2-E C5-T11-A C5-T11-B C1-T11 C3-T1 C3-T2-C C3-T13 C4-T1-B C4-T2 C4-T11-A C4-T14 C5-T11-A C5-T11-B C5-T11-C C5-T12-A C5-T14-A C5-T14-B	Phan Rang/Cam Ranh Bay/Nha Trang/Hon Khoi Phan-Rang/Vinh Cam-Ranh/Nha-Trang /Hon Khoi	C4-T2 C4-T11-A C4-T11-B C4-T14 C5-T11-D C5-T12-B C5-T12-C C5-T13-C C1-T10 C2-T10 C2-T11-A C2-T11-B C2-T14 C3-T2-E C3-T11-B C3-T11-C C3-T14-A C4-T2 C4-T10 C4-T11-A C4-T11-B C5-T2-G C5-T2-H C5-T10 C5-T11-D C5-T11-E C5-T11-G C5-T12-D C5-T12-E
Gulf of Thailand Coast Đuyên-Hải vịnh Thái-Lan	C1-T1-A C1-T1-B C1-T1-C C1-T1-D C1-T1-E C1-T2 C2-T1 C3-T2-A C4-T1-A C4-T1-B C5-T2-E C5-T2-F	Phan Thiet/Phan Ri Phan-Thiết / Phan-Rí	C1-T11 C1-T12 C2-T1 C2-T2-B C2-T11-A C2-T11-B C2-T12 C2-T14 C3-T2-D C3-T12		
Poulo Obi to Can-Gio / Vung Tau Poulo Obi Đến Cần-Giò / Vũng Tàu	C1-T11 C2-T1 C3-T2-B C3-T2-C C3-T11-A C5-T2-A C5-T2-B C5-T2-C				

Phân-Chia Vùng Căn-Cứ Vào Các Loại Thuyền Thông-Dụng

AREA VÙNG	PREVAILING BOAT TYPES LOẠI THUYỀN THÔNG-DỤNG	AREA VÙNG	PREVAILING BOAT TYPES LOẠI THUYỀN THÔNG-DỤNG	AREA VÙNG	PREVAILING BOAT TYPES LOẠI THUYỀN THÔNG-DỤNG
Tuy Hoa/Song Cau/ Qui Nhon Tuy-Hoa/Sông Cầu/ Qui-Nhơn	C5-T12-F	Da Nang Đà-Nẵng	C5-T14-E		C5-T14-F C5-T14-H C5-T14-I
	C5-T12-G		C5-T14-F		
	C5-T14-C		C2-T11-A		
	C5-T14-E		C4-T1-A		
	C2-T2-A		C4-T2		
	C3-T12		C4-T11-A		
	C3-T13		C5-T11-F		
	C3-T14-A		C5-T11-G		
	C4-T2		C5-T11-H		
	C4-T11-A		C5-T12-G		
	C4-T14		C5-T12-H		
	C5-T11-F		C5-T12-I		
	C5-T11-G		C5-T12-J		
	C5-T12-G		C5-T13-A		
Bong Son to Quang Ngai Bồng-Sơn Đến Quảng-Ngãi	C5-T12-H	Hue Huế	C5-T13-B		
	C5-T12-I		C5-T14-E		
	C5-T13-B		C5-T14-F		
	C5-T14-D		C5-T14-G		
	C5-T14-E		C3-T14-B		
	C5-T14-F		C5-T11-G		
	C4-T11-A		C5-T11-H		
	C5-T11-F		C5-T11-I		
	C5-T11-G		C5-T11-J		
	C5-T12-G		C5-T11-K		
	C5-T12-H		C5-T12-G		
	C5-T12-I		C5-T12-H		
	C5-T13-B		C5-T12-K		
	C5-T14-D		C5-T14-E		

Steel-Hulled Coastal Freighters

Tàu Cần Duyen Vỏ Bằng Thép



Steel-Hulled Coastal Vessels

(Less Than 100 Gross Tons)

Among the many kinds of craft operating in South Vietnamese coastal waters is the steel-hulled vessel of less than 100 gross tons. These are of interest in light of the array of boats sighted along the coastline, and particularly since their registration and documentation differ from those of the larger steel-hulled ships and are almost identical to those of the wooden-hulled boats.

As of October 1966, the Saigon/Cholon Office of the Customs Directorate had under registry 15 of such craft (including 1 with a combination steel and wooden hull). Detailed information on these is presented in Table A.

Twelve (12) of these vessels are cargo carriers, and 1 each serve primarily as passenger, pleasure, and tow boats. They are all powered by one or more diesel engines and vary in size:

Gross tonnage: 11 to 91, averaging 65 gross tons (median)

LOA: 11 to 32 m, averaging 24 m (median)

Beam: 3.3 to 6.0 m, averaging 4.6 m (median).

No information is available on boats of this kind registered in the other offices of the Customs Directorate. However, it is estimated that of the 64,000 registered South Vietnamese coastal boats, less than 100 are steel-hulled craft.

Trong số nhiều loại tàu hoạt động ở những miền duyên hải Nam Việt-Nam có loại tàu vỏ sắt dưới 100 tấn so. Những tàu này hơi đặc biệt khi người ta trông thấy hàng dầy tàu đều theo bờ biển và đặc biệt là sự đăng bạ và các giấy tờ mang theo khác với giấy tờ của những tàu bọc sắt lớn hơn và hầu như giống hệt với các giấy tờ của những tàu bằng gỗ.

Tính đến tháng 10 năm 1966 Ty Quan Thuế Saigon/Cholon đã đăng bộ 15 tàu loại trên (kể cả 1 chiếc có vỏ vừa bằng sắt vừa bằng gỗ) và chỉ tiết tỷ mỹ về 15 tàu này được trình bày trong bảng A.

Trong số trên có mười hai (12) tàu chở hàng lưá và trong 3 tàu còn lại, một tàu có công dụng chính là để chở hành khách, một để du ngoại và một để làm tàu kéo các tàu trên chạy bằng một hay nhiều máy diesel và khác nhau về kích thước:

Trọng tấn: Từ 11 tới 91, trung bình là 65 tấn số (ở khoảng giữa)

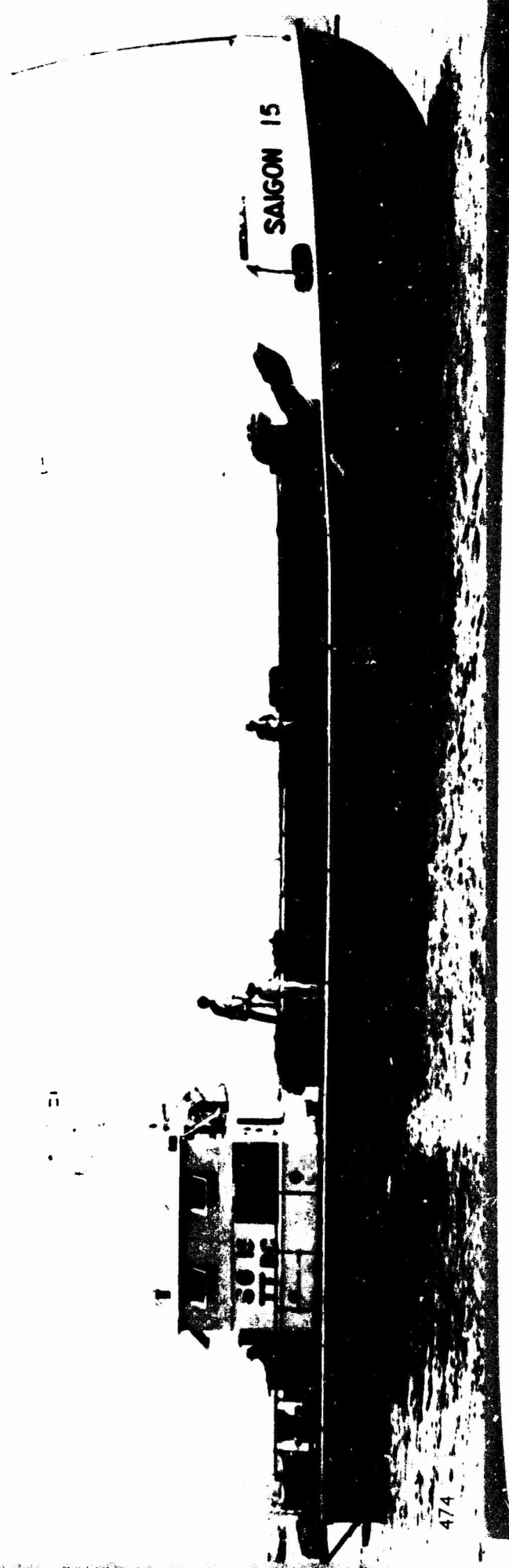
Chiều dài tổng quát: Từ 11 tới 32 m, trung bình là 24 m (ở khoảng giữa)

Bề rộng: Từ 3,3 tới 6 m, trung bình là 4m6 (ở khoảng giữa).

Người ta không có tin tức nào về những tàu thuộc loại này và được đăng bộ ở các Ty khác thuộc Nha Quan Thuế. Tuy nhiên, người ta phỏng chừng trong số 64.000 tàu cận duyên đăng bộ ở Nam Việt-Nam, không có tới 100 chiếc vỏ bọc sắt.

Steel-Hulled SG15TTDC Cargo Boat — 91 Gross Tons

Tàu chở hàng hoá SG15TTDC vỏ bằng thép có 91 tấn số



Tàu Cần Duyen Vô Bằng Thép (Dưới 100 Đón Sô)

Table 1. Steel-Hulled Coastal Boats Smaller Than 100 Gross Tons — Registered at Saigon/Cholon Customs Office, October 1966

Bảng 1. Danh sách các tàu cần duyen vô bằng thép trọng lượng dưới 100 tấn được đăng bộ tại Ty Quan Thuế Saigon/Cholon tính đến tháng 10 năm 1966

Registration No. Số đăng bộ	LOA, m Chiều dài tổng quát (m)	Beam, m Bề rộng (m)	Circumference ⁽¹⁾ , m Chu vi ⁽¹⁾ (m)	Gross Tons Trọng tấn	No. of Diesels (Hp) Số máy (mã lực)	Crew Số thủy thủ	Use Công dụng
SG2TTDC ⁽²⁾	25	5.8	8.6	78	1 (240)	—	Passenger Tàu chở hành khách
SG5TTDC	11	3.4	—	11	1	5	Tow Tàu kéo
SG15TTDC	27	5.5	9.5	91	1 (200)	—	Cargo Tàu chở hàng
SG17TTDC ⁽³⁾	24	4.6	8.7	63	1	17	Cargo Tàu chở hàng
SG22TTDC	18	4.4	8.0	42	1	—	Cargo Tàu chở hàng
SG23TTDC ⁽³⁾	24	4.6	—	63	1	—	Cargo Tàu chở hàng
SG28TTDC	22	5.4	9.2	67	1	—	Cargo Tàu chở hàng
SG30TTDC	32	4.9	8.1	81	1 (150)	15	Cargo Tàu chở hàng
SG38TTDC	24	5.3	8.5	70	1	12	Cargo Tàu chở hàng
SG52TTDC	24	5.0	8.8	69	2 (125 each) (125 mỗi)	15	Cargo Tàu chở hàng
SG64TTDC	21	4.0	7.6	42	1	10	Cargo Tàu chở hàng
SG65TTDC	23	4.0	9.2	65	1 (200)	12	Cargo Tàu chở hàng
SG69TTDC	24	6.0	9.5	84	1 (400)	12	Cargo Tàu chở hàng
SG84TTDC	19	4.6	8.2	45	1	12	Cargo Tàu chở hàng
SG-1/DTDC	14	3.3	4.9	15	1	18	Pleasure Tàu du ngoạn

(1) Circumference, or perimeter, is obtained by measuring around the outside of the hull, from one gunwale to the other, at the section of maximum beam.

(2) SG2TTDC has combination steel and wooden hull.

(3) SG17TTDC is named Hai An, and SG23TTDC, Hai Hung.

(1) Người ta tính chu vi bằng cách đo chung quanh bên ngoài vỏ tàu, từ mép tàu bên này sang mép bên kia và ở nơi có bề ngang lớn nhất.

(2) Tàu SG2TTDC có vỏ vừa bằng thép vừa bằng gỗ.

(3) Tên của tàu SG17TTDC là HAI AN và tên của tàu SG23TTDC là HAI HUNG.

Steel-Hulled Coastal Freighters (100 Gross Tons or Larger)

Tàu Càn Duyên Vô Bằng Thép (100 Đồn-Sô hay Lớn Hơn)

A coastal freighter is a ship that is authorized by the RVN Government to engage in coastal operations—to carry cargo from port to port within South Vietnam. Fifty-three coastal freighters of 100 gross tons or larger are known to have operated in South Vietnamese waters between October 1965 and July 1966. These have been either of South Vietnamese registry or of foreign registry operating under a charter.

Detailed information on these 53 coastal freighters is presented later. Most of these are dry-cargo ships, a few are tankers and fishing ships, and one is a fisheries research ship (included to complete the listing of ships of this size). They vary widely in size. Twenty-seven (27) of them are between 500 and 1,000 gross tons; the smallest is 100 gross tons and the largest 2,363 gross tons. They range from 27 to 90-m. LOA, clustering around 55 m, and about 2 to 6 m in draft.

About half of these coastal freighters have been in service for more than 20 years. Nevertheless, most of the ships are diesel powered; the others are propelled by reciprocating steam engines. Speeds range from 8 to 14 kt.

The name, radio call sign, and port of registry of coastal freighters often change. Usually this occurs when the ship is sold to a new owner. Several months may elapse before such changes become known through official registry channels.

The abbreviations for the navigation and communication aids cited in the following coastal freighter information are:

DF — fitted for Direction Finder
 ESD — fitted for Echo Sounding Device
 GC — fitted for Gyro Compass
 PFD — fitted for Position Fixing Device
 RDR — fitted for Radar
 RT — fitted for Radiotelephone
 WR — fitted for Wireless Radio.

Tàu chở hàng hóa càn duyên là một tàu được Chính-Phủ Việt-Nam Công-Hào cho phép hoạt-dộng trong vùng duyên hải và chuyên chở hàng hóa từ hải cảng này sang hải cảng khác trong nội phần miền Nam Việt-Nam. Trong khoảng từ tháng 10 năm 1965 tới tháng 7 năm 1966. Người ta được biết có 53 tàu chở hàng hóa trọng tải 100 đồn-sô hay lớn hơn chạy duyên hải đã hoạt-dộng trong hải phần miền Nam Việt-Nam. Các tàu trên hoặc được đăng bộ tại Nam Việt-Nam hoặc được đăng bộ tại Ngoại-Quốc đã hoạt-dộng theo một quy ước.

Phần sau chúng tôi sẽ trình bày chi tiết về 53 chiếc thuyền trên. Đa số là những tàu chở hàng hóa khô, một số ít là tàu chở dầu hoặc tàu đánh cá và có một chiếc là tàu nghiên cứu ngư-nghiệp. Các tàu trên có kích thước khác biệt nhau rất nhiều. Có 27 chiếc trong số đó là những tàu có trọng lượng từ 500 tới 1.000 tấn. Trọng tải của chiếc nhỏ nhất là 100 tấn và lớn nhất là 2.363 tấn. Tàu có chiều dài toàn thể từ 27 tới 90 m, đa số có chiều dài độ 55 m và có tầm nước từ 2 đến 6 m.

Đỗ chừng phân nửa số tàu chở hàng hóa chạy miền duyên hải kể trên đã hoạt-dộng từ hơn 20 năm nay. Tuy nhiên đa số các tàu do chạy bằng máy diesel; một số khác chuyển vận bằng máy hơi nước chuyển động hai chiều. Chúng có tốc độ từ 8 tới 14 gút.

Tên danh hiệu vô tuyến và cảng đăng bộ của các tàu chở hàng hóa chạy miền duyên-hải thường thay đổi luôn. Thường sự thay đổi này xảy ra khi tàu được bán lại cho một chủ mới. Người ta phải mất nhiều tháng mới biết được sự thay đổi đó qua đường lối đăng bộ chính thức.

Những chữ viết tắt về dụng cụ hải hành và truyền-tin được kể trong việc trình bày các chi tiết về tàu chở hàng hóa càn duyên sau đây là :

DF — máy định hướng
 ESD — máy đo chiều sâu
 GC — la bàn điện
 PFD — máy xác định vị trí
 RDR — máy Radar
 RT — máy vô tuyến điện thoại
 WR — máy vô tuyến điện.

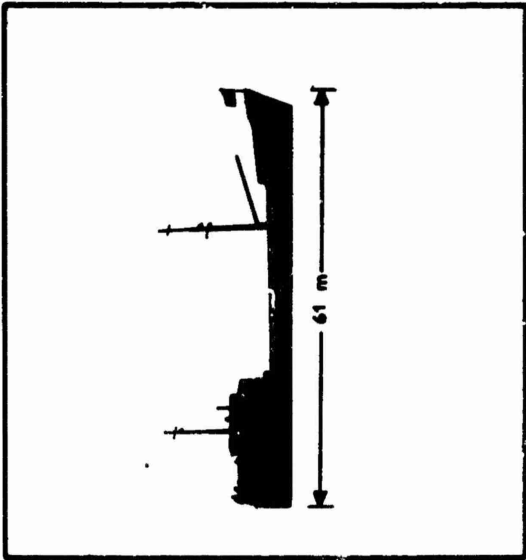
Index of Steel-Hulled Coastal Freighters (100 Gross Tons or Larger)

Chỉ-số của Các Thương-Thuyền Cận-Duyên Vỏ Sắt (100 Đồn Sô hay Lớn Hơn)

ANGKOR	479
ANITA	481
AROONSIN	482
BOYANG	483
CAROLINA	482
CIN PRASERT	486
CYPREA	484
DAI HAI	486
DAI-LOI	487
DHANI	488
DINARD	489
EAST SEA	491
EL NABEEL	494
GALLE	496
GLITA	497
HA LONG	488
JETLEY	500
KHANH HOA	502
KUALA LANGSA	503
LONG HAI	503
MEMRAU	504
NAM-HAI I	506
NAM-HAI II	508
NAM SANH	509
NAM TRUNG	510
NAM-VIET	511
NAPOLEON	510

NEW GUINEA TRADER	514
NHUT-LE	516
PHONG CHAU	518
PHU QUOC	522
RASAMEE	525
RUBI	526
SG 76 TTDC	528
SG 94 TTDC	528
SG 95 TTDC	529
SLIDRE	529
SUMBAWA	525
SUNRISE	530
TENYO MARU	531
THAI SON	535
THANG LONG	532
THONG NHUT	536
THUAN HUNG	539
TIEN PHONG	540
TIMOR BHARU	542
TRUONG SON	545
VALIENTE	535
VICTORY NO. 1	548
VIET HAI	550
WEST SEA	552
WING LIEN	554
ZIPPER	555

ANGKOR



General Information

Owned by "Angkor" S.A.R.L. and registered in Le Havre, the twin-screw motor tanker Angkor was built in 1954 at Nantes by S.A. des Ancona Ch. Dubigeon. Its two 2-cycle, single-action diesel engines were manufactured by At. & Ch. de la Loire, St. Denis. Each engine has six 290-mm cylinders and a stroke of 500 mm.

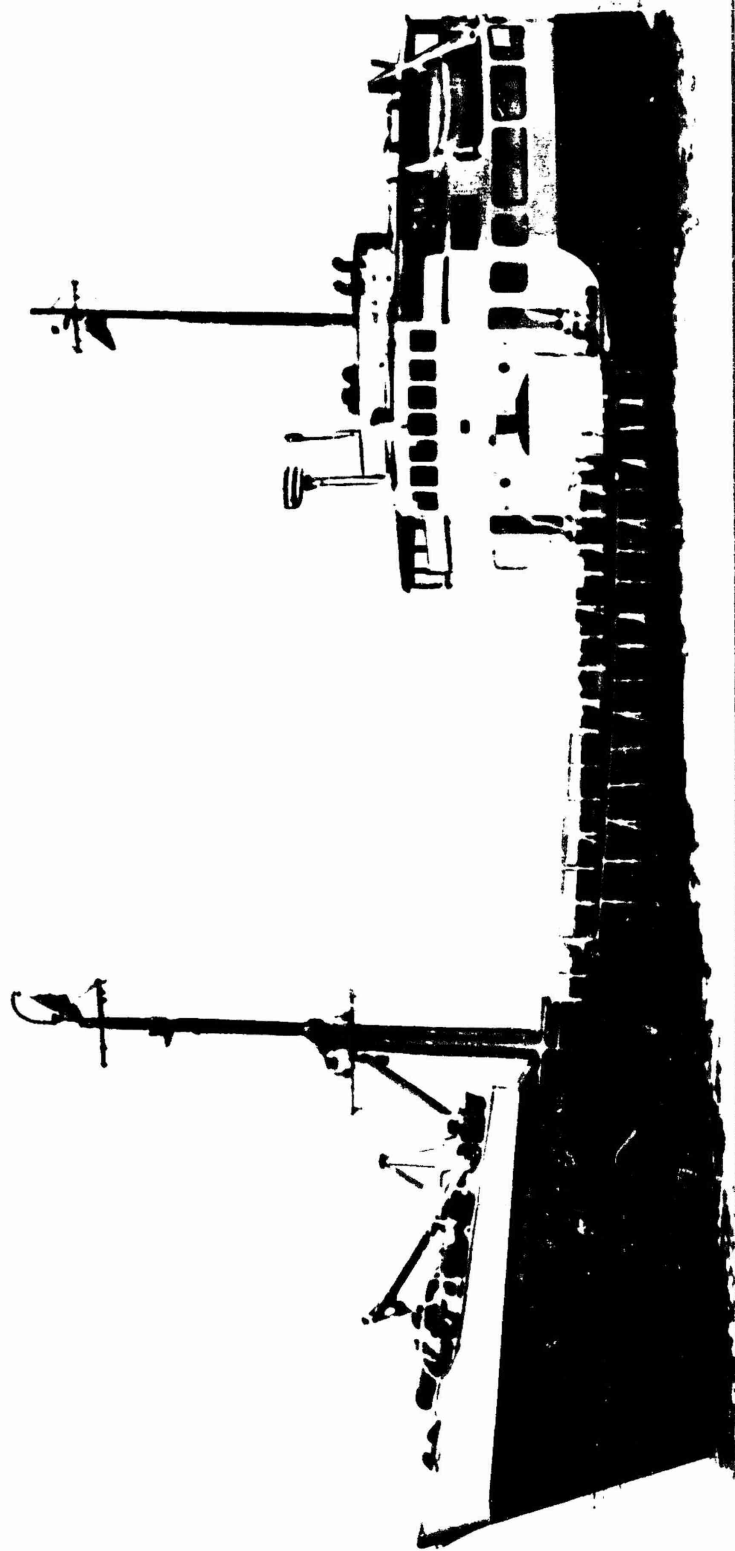
Khái Niệm Đại Cường

Tàu thuộc hãng Angkor S.A.R.L, đăng bộ tại Le Havre. Đó là loại tàu dầu có hai chân vịt do hãng S.A des Ancona Ch. Dubigeon đóng tại Nantes vào năm 1954. Máy diesel tác động đơn, hai thì do hãng At. và Ch. de la Loire, St. Denis chế tạo. Mỗi máy có 6 xy-lanh dài 290 mm và khoảng chạy của piston là 500 mm.

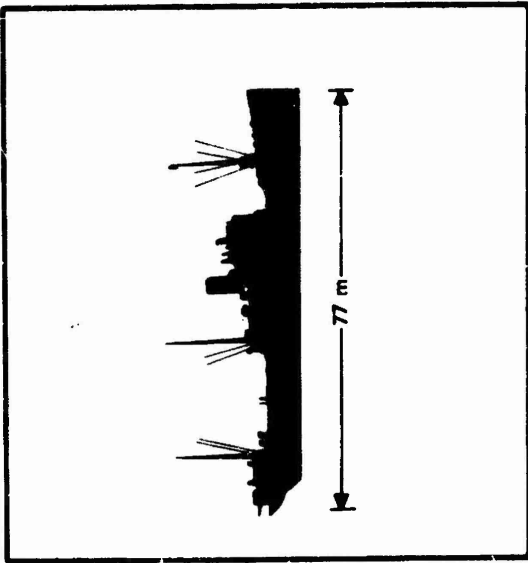
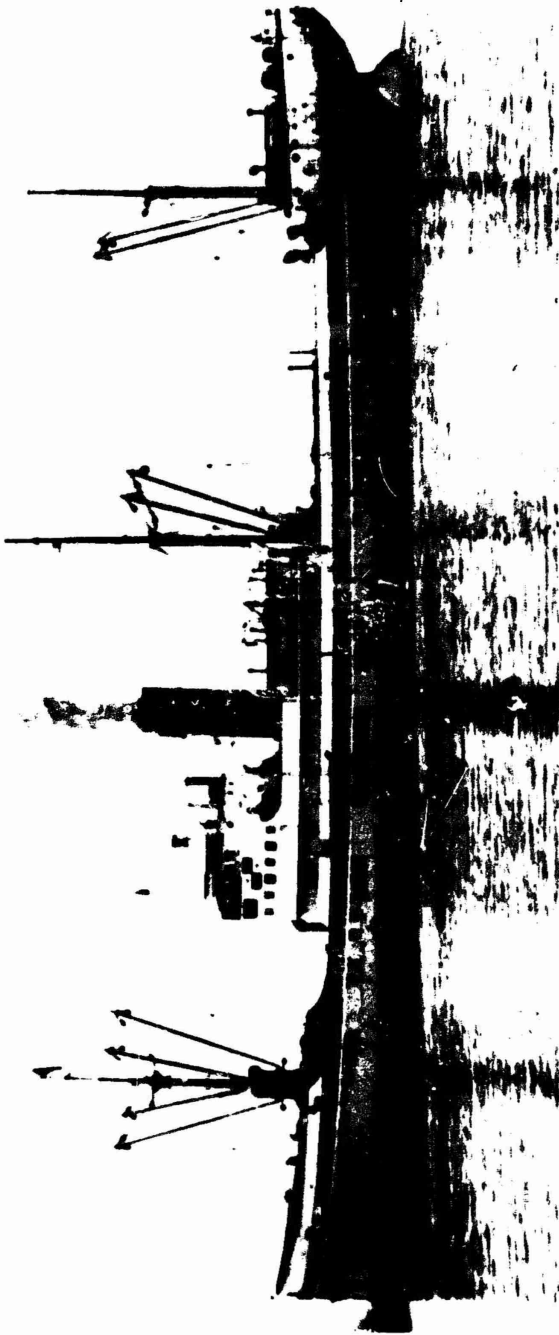
FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
French/21442		Twin-Screw Motor Tanker	FOLY	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
61 m	11.0 m	901	393	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		
3.4 m		Diesel (Two)		
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		
		DF, ESD		

CỜ SỐ	LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-THUYỀN	
Pháp/21442	Tàu Dầu Có 2 Chân Vịt		FOLX	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TẢI	
61 m	11m0	901	393	
TÂM NƯỚC KHI CHỜ DẦY		MÁY		
3m4		Máy Diesel (Hai Máy)		
TỐC ĐỘ	DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI		DF, ESD	

ANGKOR



ANITA



General Information

Owned by Panamanian Oriental Steamship Corp. and registered in Panama, the cargo steamship Anita was built in 1928 at Oslo by Akers M/V A/S. Its triple-expansion steam engine, also manufactured by Akers M/V A/S, has one 22-in., one 35-in., and one 60-in. cylinder, and a stroke of 42 in.

Khái Niệm Đại Cường

Tàu Anita chạy bằng máy hơi nước, chở hàng thuộc Công Ty Panamanian Oriental Steamship Corp. đăng bộ ở Panama và do hãng Akers M/V A/S đóng tại Oslo vào năm 1928. Máy ba lần dẫn hơi cũng do hãng Akers M/V A/S dùng một xy-lanh dài 55 cm, một cái dài 78 cm và một cái dài 150 cm. Khoảng chạy của piston là 105 cm.

FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
Panamanian/3551		Cargo Steamship	HONT	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
77 m	11.3 m	1,191	504	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		
5.0 m		Steam (One)		
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		
14 kt		DF, ESD, RDR, RT		

CỜ SỐ	LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYÊN	
Panama/3551	Tàu Chạy Hơi Nước Chở Hàng Hóa		HONT	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TẢI	
77 m	11m3	1,191	504	
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY		MÁY		
5m0		Máy Hơi Nước (Một Máy)		
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI		
14 Gút		DF, ESD, RDR, RT		

AROONSIN

General Information

Owned by Suppanava Co. Ltd. and registered in Bangkok, the cargo and passenger motorship Aroonsin has one 900-hp diesel engine.

FLAG/NUMBER Thai/69052		TYPE Cargo and Passenger Motorship	RADIO CALL SIGN	
LOA 56 m	BEAM 8.2 m	GROSS TONS 641	NET TONS 281	
DRAFT (Loaded)		ENGINE Diesel (One)		
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		

Khái Niệm Đại Cường

Tàu máy Aroonsin loại chở hàng hóa và hành khách của Công Ty Suppanava Co. Ltd. đăng bộ ở Bangkok và có một máy diesel mạnh 900 mã lực.

CỜ SỐ	LOẠI TÀU Tàu Máy Chở Hàng Hóa và Hành Khách		DANH HIỆU VỎ-THUYỀN	
Thai-Lan/69052	BỀ NGANG 8m2	TRỌNG TẤN 641	TRỌNG TÀI 281	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ 56 m				
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY MÁY		MÁY Diesel (Một Máy)		
TỐC ĐỘ		DUNG-CU TRUYEN-TIN HANG-HAI		

CAROLINA

General Information

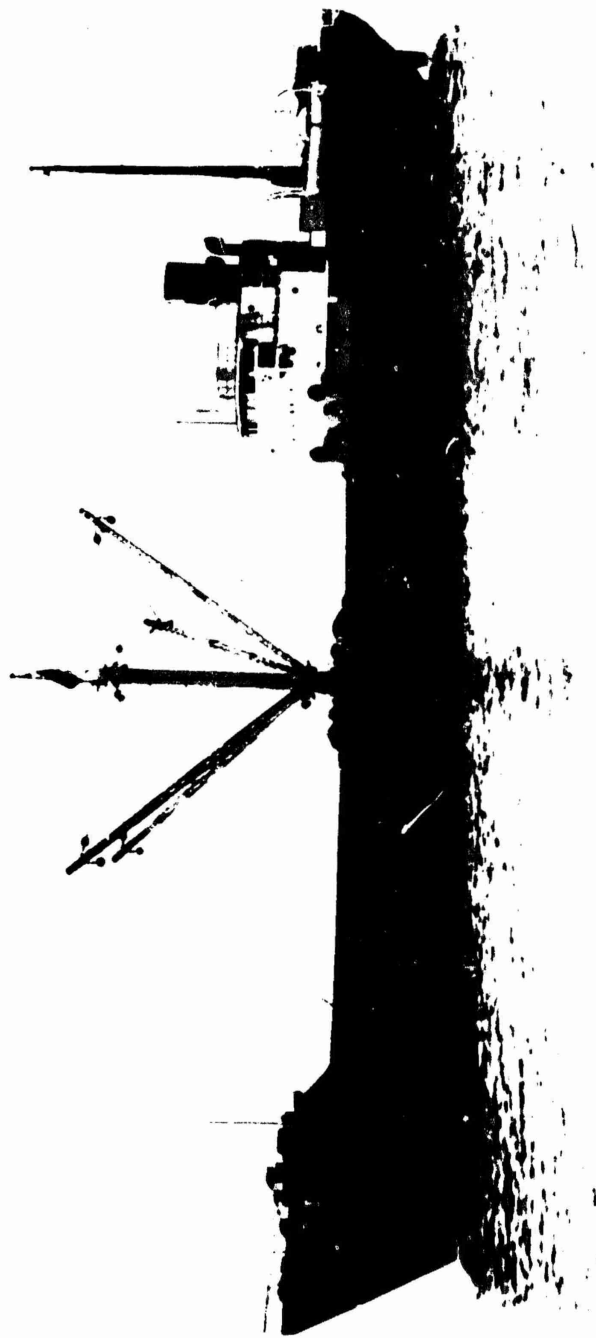
Owned by San Jeronimo Steamship S.A. and registered in Panama, the cargo motorship Carolina was built in 1936 at Glasgow by A. Stephen & Sons Ltd. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Sulzer in Switzerland, has four 600-mm cylinders and a stroke of 1,040 mm.

FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
Panamanian/3735 HK		Cargo Motorship	HPCP	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
90 m	13.6 m	2,343	1,293	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		
5.6 m		Diesel (One)		
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		
		DF, RT		

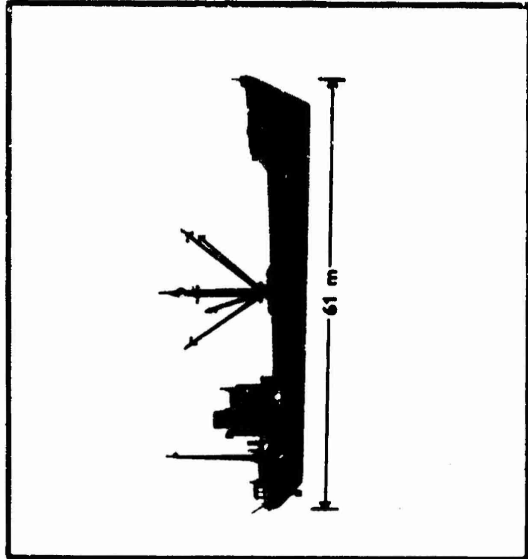
Khái Niệm Đại Cường

Tàu chạy bằng hơi nước của hãng San Jeronimo Steamship S.A. đăng bộ tại Panama và do Công Ty A. Stephen và Sons Ltd. đóng tại Glasgow vào năm 1936. Máy diesel tác động đơn, loại hai thì do hãng Sulzer ở Thụy-Sĩ chế tạo và có 4 xy-lanh dài 600 mm ; khoảng chạy của piston là 1,040 mm.

CỜ SỐ	LOẠI TÀU Tàu Máy Chở Hàng Hóa		DANH HIỆU VỎ-THUYỀN HPCP	
Panama/3735 HK	BỀ NGANG 13m6	TRỌNG TẤN 2,343	TRỌNG TÀI 1,293	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ 90 m				
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY MÁY		MÁY Diesel (Một Máy)		
TỐC ĐỘ		DUNG-CU TRUYEN-TIN HANG-HAI DF, RT		



BOYANG



General Information

Owned by Gun Hae Shipping Co. Ltd. and registered in Pusan, the cargo motorship Boyang was built in 1944 at Sasebo by Kawanami Kogyo K.K. Its 600-hp diesel engine was manufactured in West Germany.

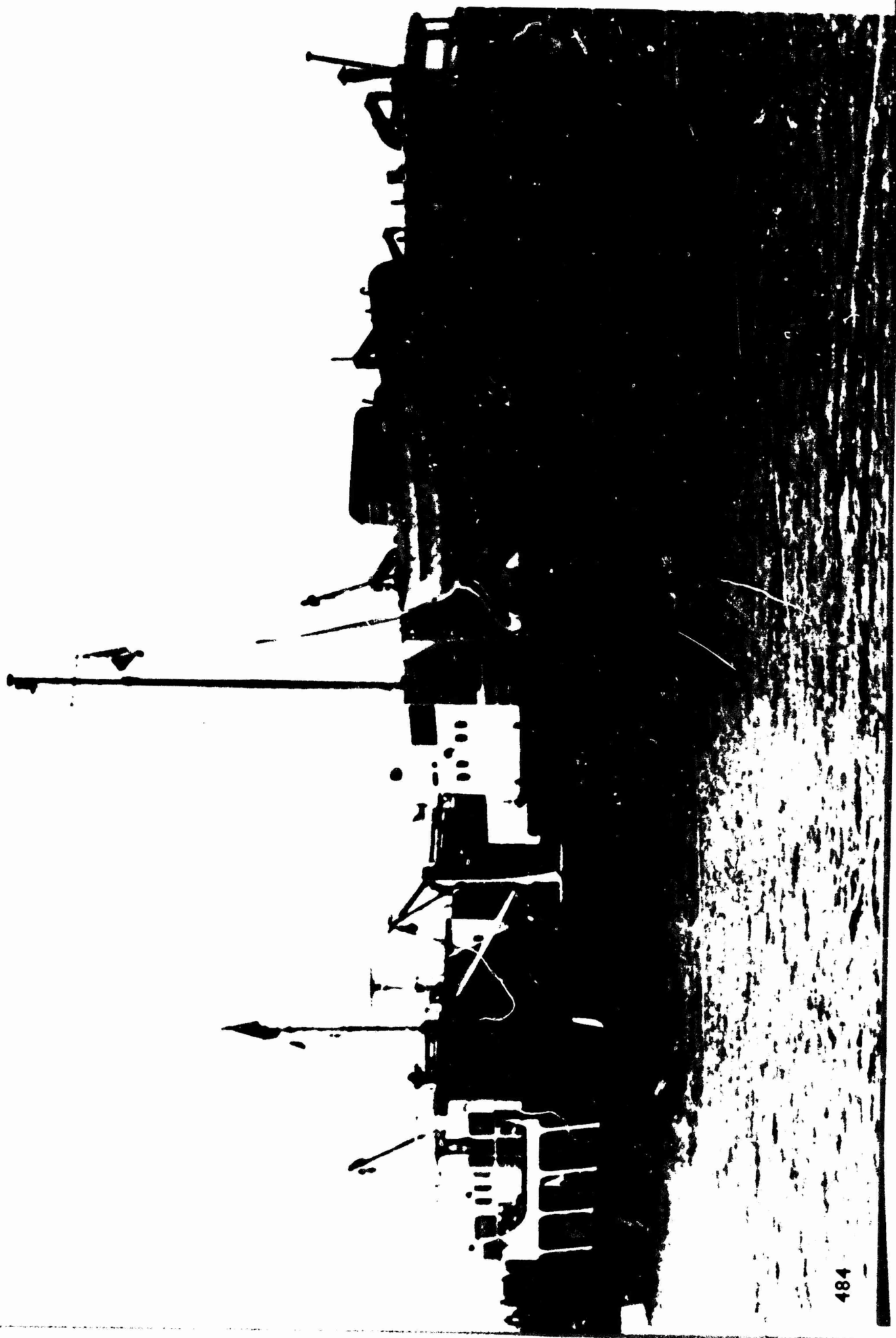
Khái Niệm Đại Cường

Tàu máy Boyang của Gun Hae Shipping Co. Ltd. đăng bộ tại Pusan và do Kawanami Kogyo K.K. đóng tại Sasebo vào năm 1944. Máy diesel của tàu mạnh 600 mã lực được chế tạo ở Tây Đức.

FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
Korean		Cargo Motorship	HLVS	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
61 m	9.5 m	934	594	
DRAFT (Loaded)	ENGINE			
4.6 m	Diesel (One)			
SPEED	NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			
8 kt (Loaded) 9 kt (Light)			WR	

CỜ SỐ	LOẠI TÀU		DANH HIỆU VỎ-THUYỀN	
Đại-Hàn	Tàu Máy Chở Hàng		...VS	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TÀI	
61 m	9m5	934	594	
TẦM NƯỚC KHİ CHỖ ĐẦY	MÁY			
4m6	Máy Diesel (Một Máy)			
TỐC ĐỘ	DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI			
8 Gút (Khi Chở Đầy) 9 Gút (Khi Chở Nhẹ)			WR	

CYPREA



CYPREA



General Information

Owned by "Angkor" S.A.R.L. and registered in Le Havre, the twin-screw motor tanker Cyprea was built in 1961 at Nantes by S.A. des Ancona Ch. Dubigeon. Its two 4-cycle, single-action diesel engines were manufactured by Soc. des For. de la Mediterranee La Seyne. Each engine has twelve 247-mm cylinders and a stroke of 266 mm.

Khả Năng Đại Cường

Tàu thuộc Công Ty "Angkor" S.A.R.L và đăng bộ tại Le Havre. Tàu đầu có 2 chân vịt Cyprea do hãng S.A. des Ancona Ch. Dubigeon đóng tại Nantes vào năm 1961. Hai máy diesel tác động đơn 4 thì của tàu này được Công Ty Soc. des For. de la Mediterranee La Seyne chế tạo. Mỗi máy có 12 xy-lanh dài 247 mm và khoảng chạy của piston là 266 mm.

FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
French		Twin-Screw Motor Tanker	FNJI	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
71 m	13.9 m	1,533	706	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		
4.5 m		Diesel (Two)		
SPEED	NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			
12 kt	DF, ESD, RDR			

CỜ SỞ		LOẠI TÀU Tàu Chở·Đầu Máy Co 2 Chân Vịt		DANH HIỆU VỎ·THUYỀN FNJI	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ 71 m	BỀ NGANG 13m9	TRỌNG TẤN 1,533		TRỌNG TẢI 706	
	TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY MÁY				
4m5		Máy Diesel (Hai Máy)			
TỐC ĐỘ 12 Gút		DỤNG·CỤ TRUYỀN·TIN HÀNG·HẢI DF, ESD, RDR			

CIN PRASERT

General Information

Owned by Siam Motors Co. Ltd. and registered in Bangkok, the cargo and passenger motorship Cin Prasert has one 380-hp diesel engine.

FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
Thai/47128		Cargo and Passenger Motorship		
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
62 m	9.5 m	830	548	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		
		Diesel (One)		
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		

Khái Niệm Đại Cường

Tàu thuộc Công Ty Siam Motors Co. Ltd. và đăng bộ tại Bangkok. Tàu máy chở hàng hóa và hành khách Cin Prasert có một máy diesel mạnh 380 mã lực.

CỜ SỐ	LOẠI TÀU	DANH HIỆU VỎ-THUYỀN	
Thai-Lan/47:28	Tàu Máy Chở Hàng Hóa Và Hành Khách		
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ 62 m	BỀ NGANG 9m5	TRỌNG TẤN 830	TRỌNG TÀI 548
TẦM NƯỚC KHI CHỖ ĐẦY	MÁY Máy Diesel (Một Máy)		
TỐC ĐỘ	DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI		

DAI HAI

General Information

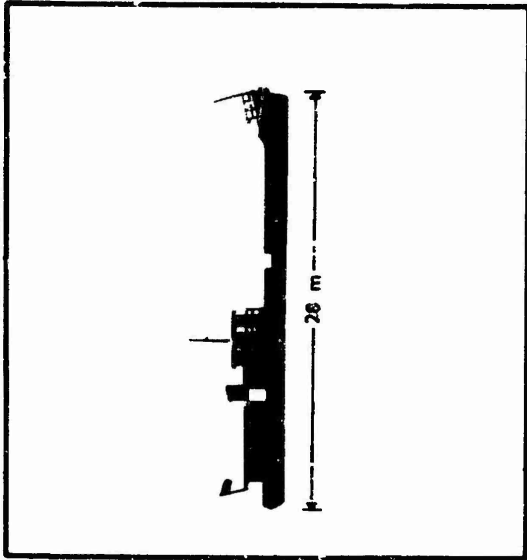
Owned by the Republic of Vietnam, registered in Saigon, and in use by the National Railroad, the cargo motorship Dai Hai was built at Reykjavik by Brodgradiliste III Maj. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Sulzer in Switzerland, has six 290-mm cylinders and a stroke of 500 mm.

FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
South Vietnamese		Cargo Motorship	XVGY	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
55 m	9.0 m	607	281	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		
3.9 m		Diesel (One)		
SPEED	NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			
10.5 kt	ESD, RT			

Khái Niệm Đại Cường

Tàu của Chính Phủ Việt-Nam Công-Hòa đăng bộ tại Saigon và do Sở Hỏa-Xa Quốc-Gia xử dụng. Tàu máy chở hàng hóa Đại Hải do hãng Brodgradiliste III Maj. đóng tại Reykjavik. Máy diesel tác động đơn, hai thì của tàu này do hãng Sulzer ở Thụy-Sĩ chế tạo. Máy có 6 xy-lanh dài 290 mm và khoảng chạy của piston là 500 mm.

CỜ SỐ	LOẠI TÀU	DANH HIỆU VỎ-THUYỀN	
Việt-Nam Công-Hòa	Tàu Máy Chở Hàng	XVGY	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ 55 m	BỀ NGANG 9 m	TRỌNG TẤN 607	TRỌNG TÀI 281
TẦM NƯỚC KHI CHỖ ĐẦY	MÁY Máy Diesel (Một Máy)		
3m9			
TỐC ĐỘ	DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI		
10, 5 Gút	ESD, RT		



General Information

Registered in Saigon, the cargo motorship Dai-Loi (SG51TTDC) is powered by two Gray Marine diesel engines.

Khái Niệm Đại Cường

Đăng bộ tại Saigon, tàu máy chở hàng hoá Đại-Lợi (SG51TTDC) chạy bằng hai máy diesel hiệu Gray Marine.

FLAG/NUMBER		TYPE		RADIO CALL SIGN	
South Vietnamese		Cargo Motorship			
LOA	BEAM	GROSS TONS		NET TONS	
28 m	5.8 m	112			
DRAFT (Loaded)		ENGINE			
		Diesel (Two)			
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			

CỜ SỐ		LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYÊN	
Việt-Nam Cộng-Hoà		Tàu Máy Chở Hàng Hoá			
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN		TRỌNG TẢI	
28 m	5m8	112			
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY		MÁY			
		Máy Diesel (Hai Máy)			
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI			

DHANI

General Information

Owned by Mrs. Somboon Duangpremchit and registered in Bangkok, the cargo and passenger motorship Dhani has one 212-hp diesel engine.

FLAG/NUMBER		TYPE		Cargo and Passenger Motorship		RADIO CALL SIGN	
Thai/6794							
LOA	38 m	BEAM	6.2 m	GROSS TONS	186	NET TONS	123
DRAFT (Loaded)				ENGINE		Diesel (One)	
SPEED						NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS	

Khái Niệm Đại Cường

Tàu của Bà Somboon Duangpremchit và đăng bộ ở Bangkok. Tàu máy chở hàng hóa và hành khách Dhani có một máy diesel mạnh 212 mã lực.

CỜ SỐ		LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN	
Thái-Lan/6794		Tàu Máy Hàng Hóa Và Hành Khách			
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	38 m	BỀ NGANG	6m2	TRỌNG TẤN	186
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY		MÁY		Máy Diesel (Một Máy)	
TỐC ĐỘ				DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI	

HA LONG (SG 7 NTDC)

General Information

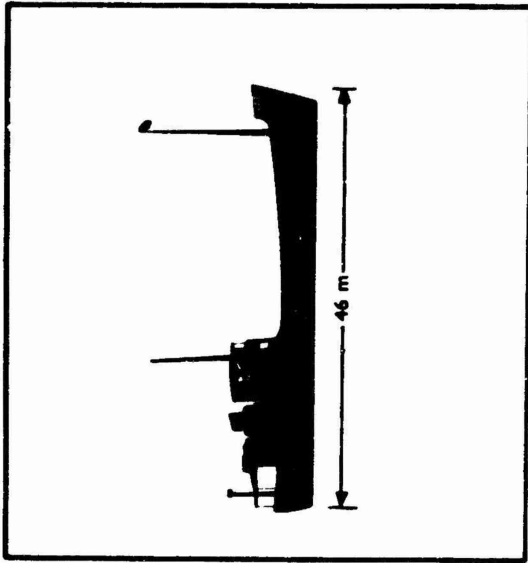
Owned by the Republic of Vietnam and in use by the VN Navy, the fishing motorship Ha Long (SG 7 NTDC) was built in 1962. It has one diesel engine.

FLAG/NUMBER		TYPE		RADIO CALL SIGN	
South Vietnamese		Fishing Motorship		XVJM	
LOA	30 m	BEAM	5.4 m	GROSS TONS	100
DRAFT (Loaded)				NET TONS	
				41	
SPEED				ENGINE	
				Diesel (One)	
				NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS	
				ESD, PFD, RT	

Khái Niệm Đại Cường

Tàu máy đánh cá Hạ Long (SG 7 NTDC) của Chính-Phủ Việt-Nam Cộng-Hòa được Hải-Quân Việt-Nam sử dụng, và đóng vào năm 1962. Tàu có một máy diesel.

CỜ SỐ		LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN	
Việt-Nam Cộng-Hòa		Tàu Đánh Cá Máy		XVJM	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	30 m	BỀ NGANG	5m4	TRỌNG TẤN	100
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY		MÁY		Máy Diesel (Một Máy)	
				TRỌNG TẢI	
				41	
TỐC ĐỘ				DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI	
				ESD, PFD, RT	



General Information

Owned by Cie. Franco-Chinoise de Navigation and registered in Le Havre, the cargo motorship Dinard was built in 1947 at Hesse by Henry Scarr Ltd. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Crossley Bros. Ltd., Manchester, has seven 265-mm cylinders and a stroke of 345 mm.

Khái Niệm Đại Cường

Tàu của Công Ty Cie. Franco-Chinoise de Navigation và đăng bộ ở Le Havre; tàu máy chở hàng hóa Dinard do hãng Henry Scarr Ltd. đóng tại Hesse vào năm 1947. Máy diesel tác động đơn, hai thì của tàu này do hãng Crossley Bros. Ltd. ở Manchester chế tạo. Máy có 7 xy-lanh dài 265 mm và khoảng chạy của piston là 345 mm.

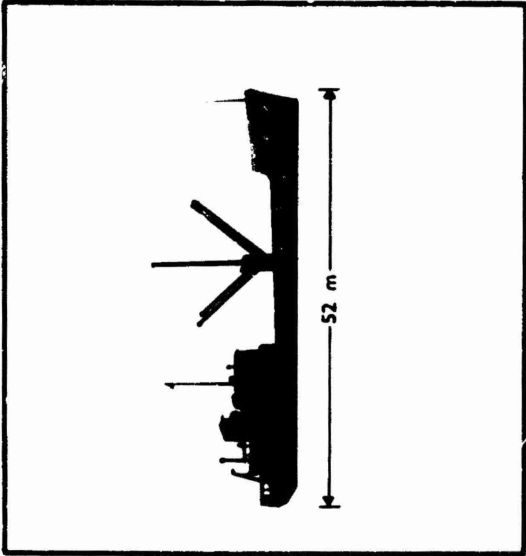
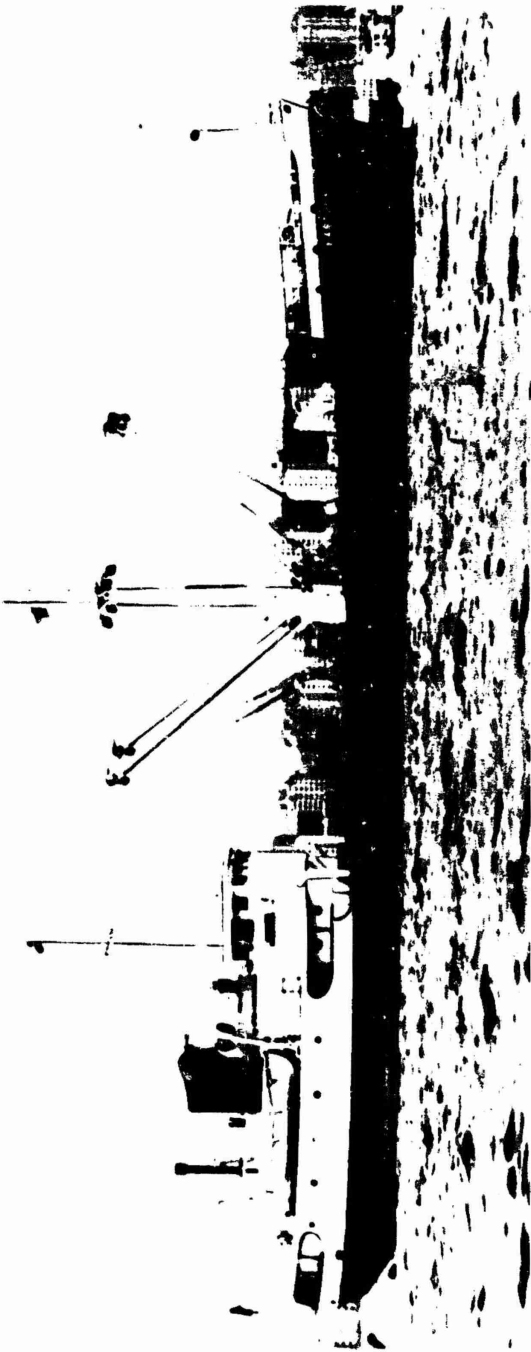
FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
French 53210		Cargo Motorship	FNPK	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
46 m	8.0 m	376	169	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		
3.0 m		Diesel (One)		
SPEED	NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			
9 kt	ESD			

CỜ SỐ		LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN	
Pháp/53210		Tàu Máy Chở Hàng Hóa		FNPK	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN		TRỌNG TẢI	
46 m	8 m	376		169	
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY		MÁY			
3 m		Máy Diesel (Một Máy)			
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI			
9 Gút		ESD			

DINARD



EAST SEA



General Information

The cargo motorship East Sea was built in 1946 at Portland, Oregon, by Albine Engine and Machine Works. Its diesel engine, also manufactured by Albine Engine and Machine Works, has six cylinders.

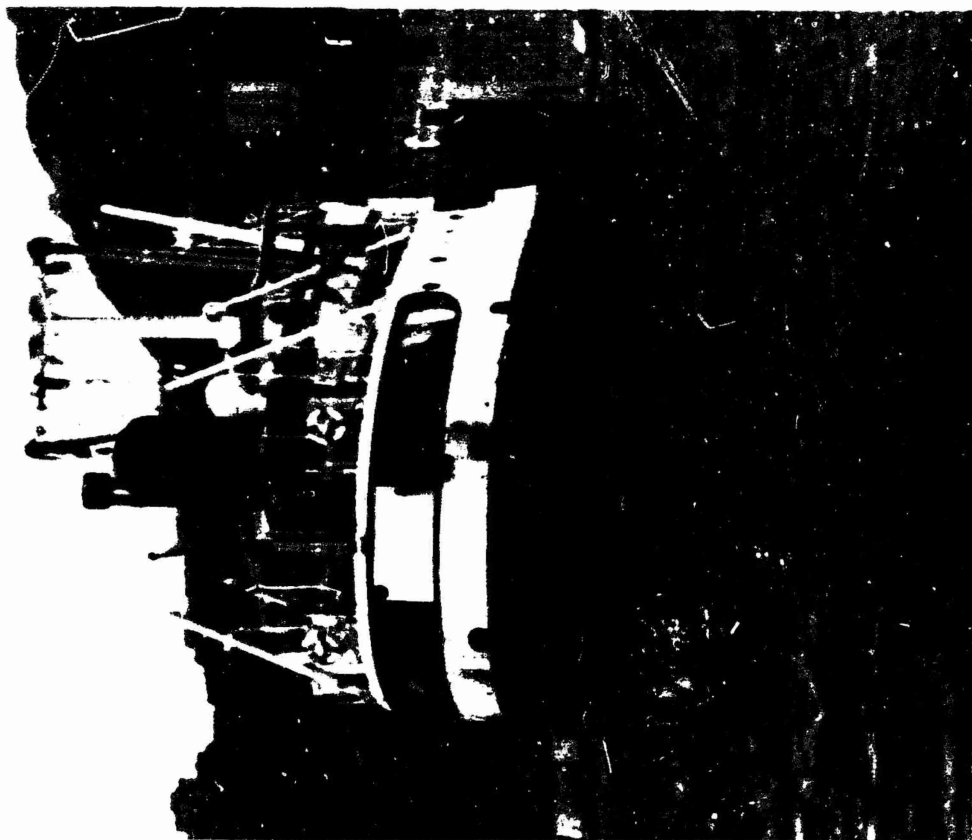
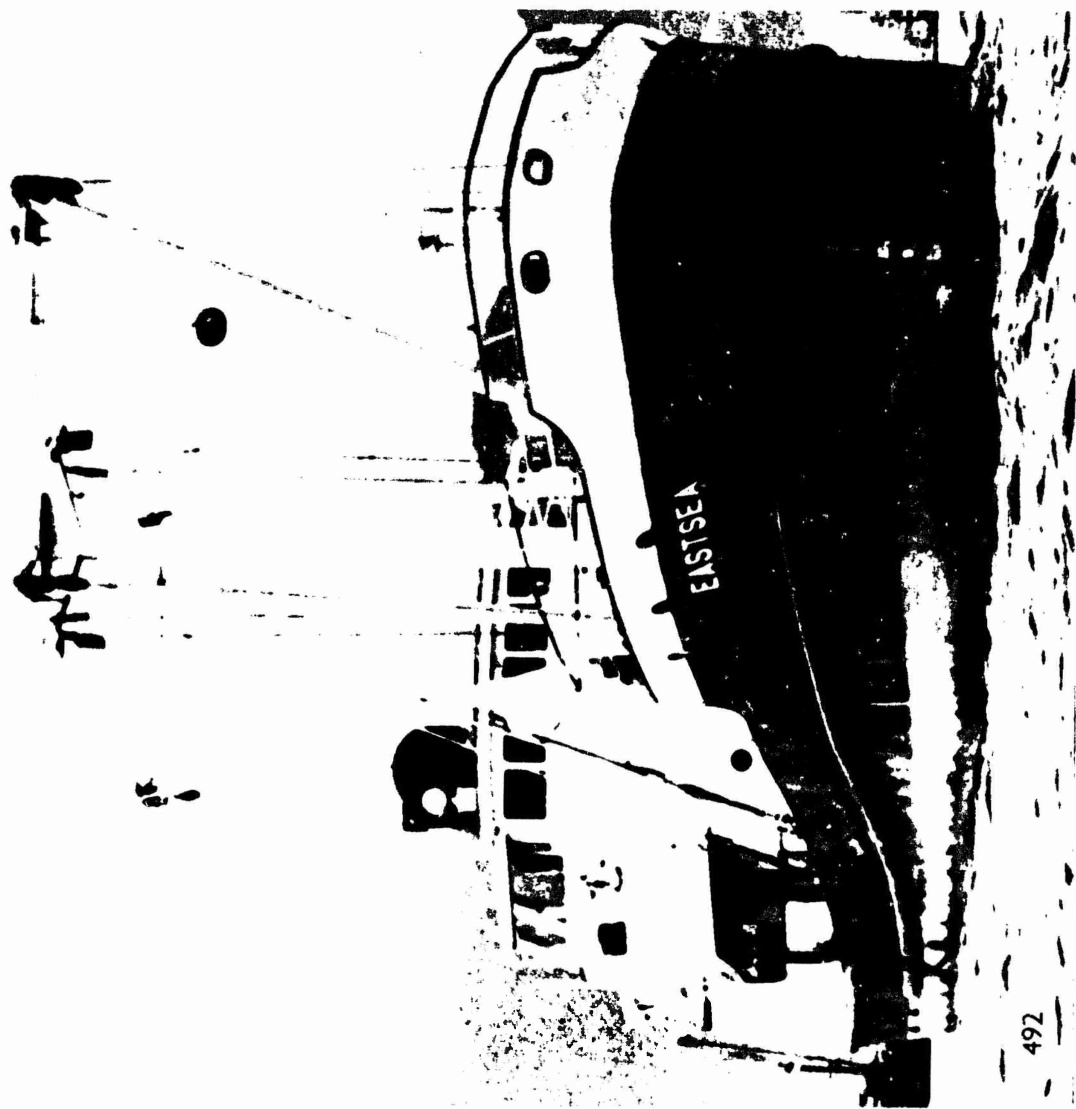
Khái Niệm Đại Cương

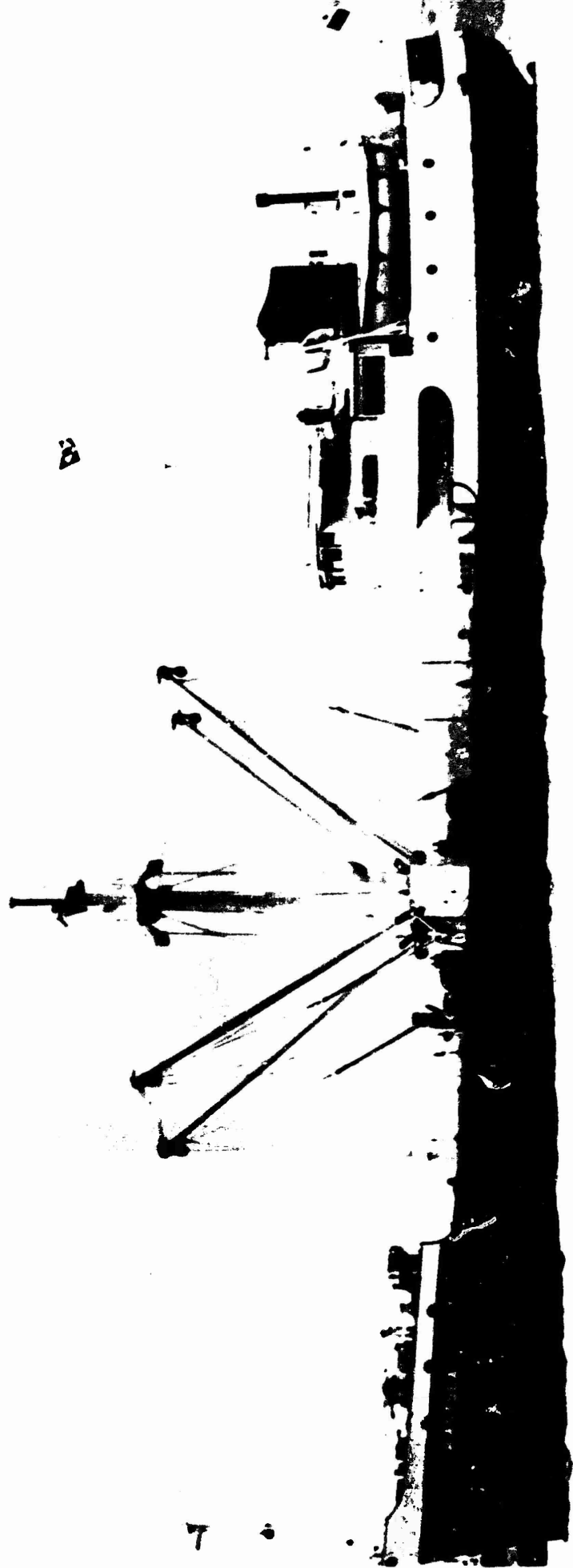
Tàu máy chở hàng hóa East Sea do xưởng Albine Engine và Machine Works đóng tại Portland, Oregon vào năm 1946. Máy diesel của tàu này cũng do xưởng Albine Engine và Machine Works chế tạo và có 6 xy-lanh.

FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
Panamanian/95229		Cargo Motorship	HPJN	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
52 m	8.8 m	555	361	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		
		Diesel (One)		
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		
13 kt				

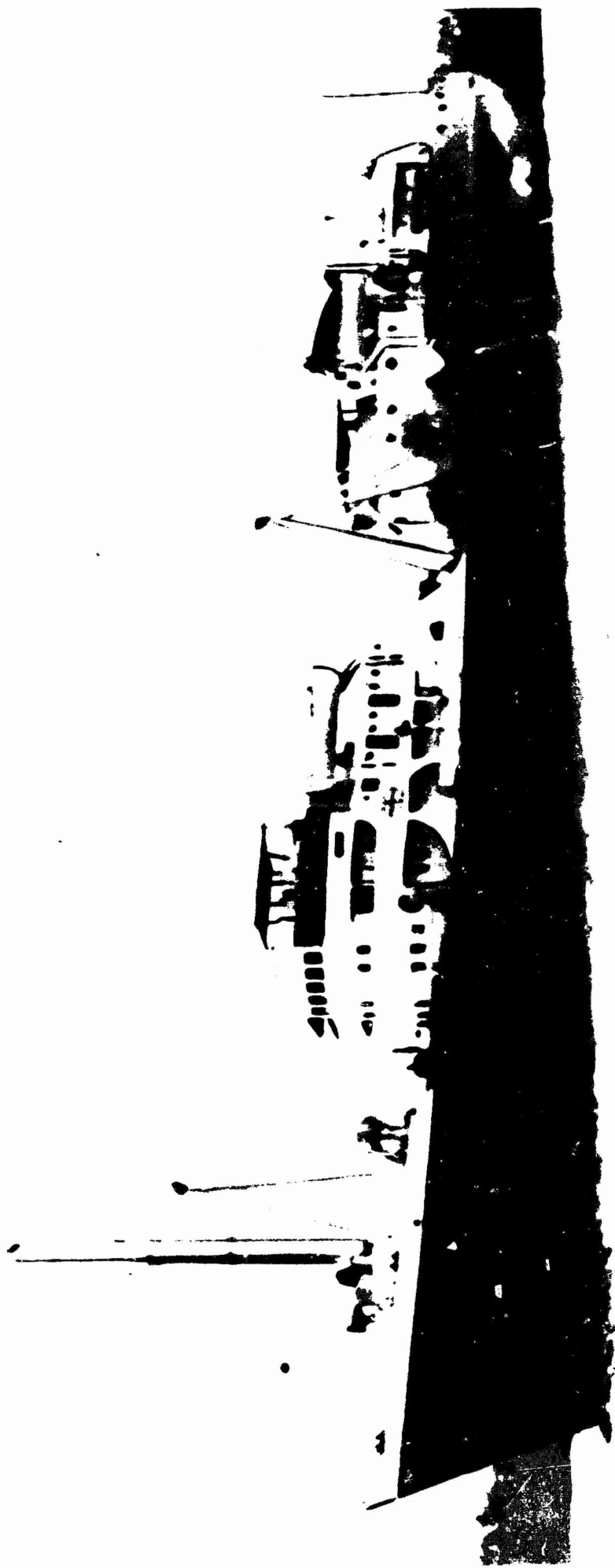
CỜ SỐ		LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN	
Panama/95229		Tàu Máy Chở Hàng Hóa		HPJN	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TẢI		
52 m	8m8	555	361		
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY		MÁY			
		Máy Diesel (Một Máy)			
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI			
13 Gút					

EAST SEA

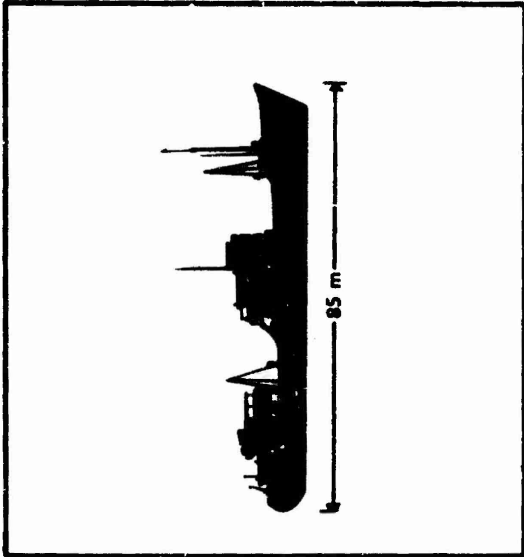




EL NABEEL



EL NABEEL



General Information

Owned by Halal Shipping Co. Ltd. and registered in London, the cargo motorship El Nabeel was built in 1952 at Grangemouth by Grangemouth Dkyd. Co. Ltd. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by J.G. Kincaid & Co. Ltd., Greenock, has five 510-mm cylinders and a stroke of 900 mm.

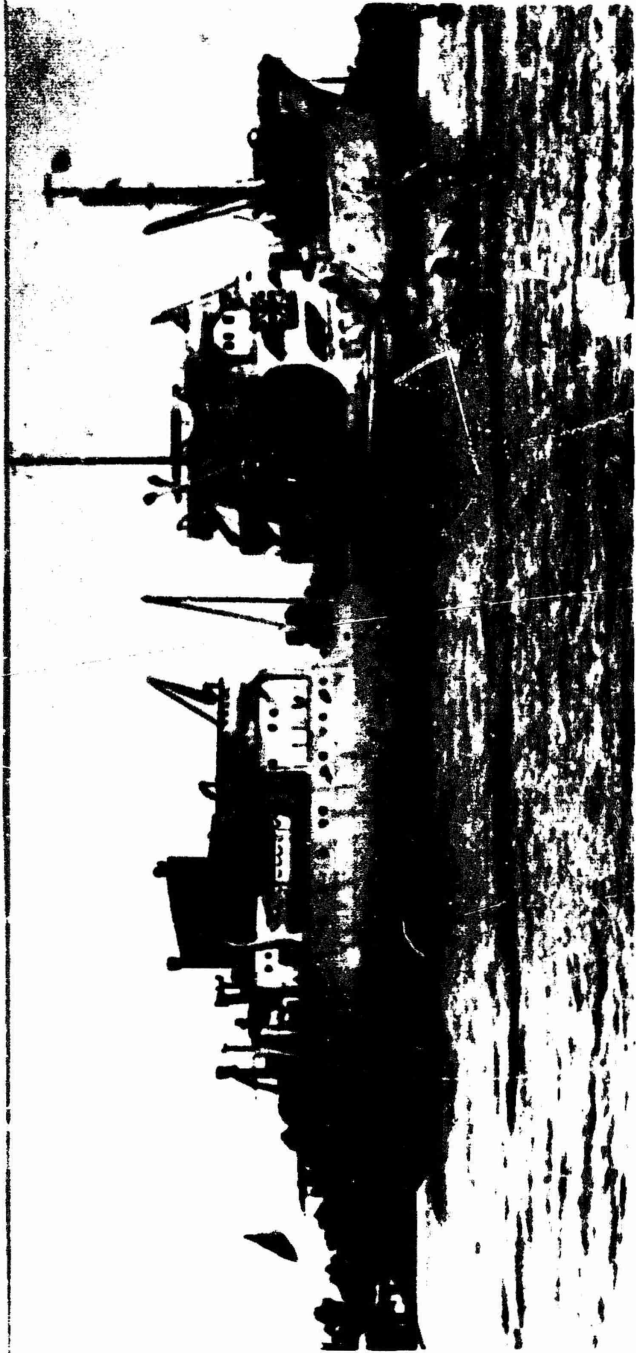
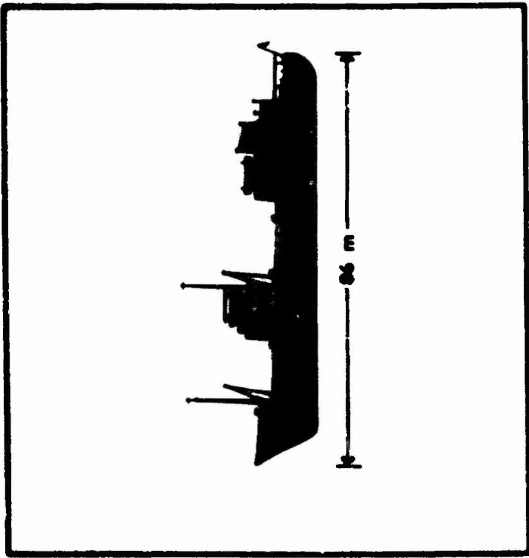
Khái Niệm Đại Cường

Tàu của Công Ty Halal Shipping Co. Ltd. và đăng bộ tại Luân-Đôn. Tàu máy chở hàng hóa El Nabeel do hãng Grangemouth Dkyd. Co. Ltd. đóng tại Grangemouth vào năm 1952. Máy diesel tác động đơn, hai thì của tàu này do Hãng J.G Kincaid và Co. Ltd. ở Greenock chế tạo. Máy có 5 xy-lanh dài 510 mm và khoảng chạy của piston là 900 mm.

FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
British 184647		Cargo Motorship	GPFY	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
85 m	13.4 m	1,735	770	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		
4.3 m		Diesel (One)		
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		
11.5 kt		DF, ESD, GC		

CỜ SỐ	LOẠI TÀU	DANH HIỆU VỎ-TUYẾN	
Anh/184647	Tàu Máy Chở Hàng Hỏa	GPFY	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TẢI
85 m	13m4	1,735	770
TẦM NƯỚC KHÍ CHỖ ĐẦY		MÁY	
4m3		Máy Diesel (Một Máy)	
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI	
11, 5 Gút		DF, ESD, GC	

GALLE



General Information

Owned by Teck Cheong Enterprises (H.K.) Ltd. and registered in London, the cargo motorship Galle was built in 1954 at Grangemouth by Grangemouth Dkyd. Co. Ltd. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by J.G. Kincaid & Co. Ltd., Greenock, has five 500-mm cylinders and a stroke of 900 mm.

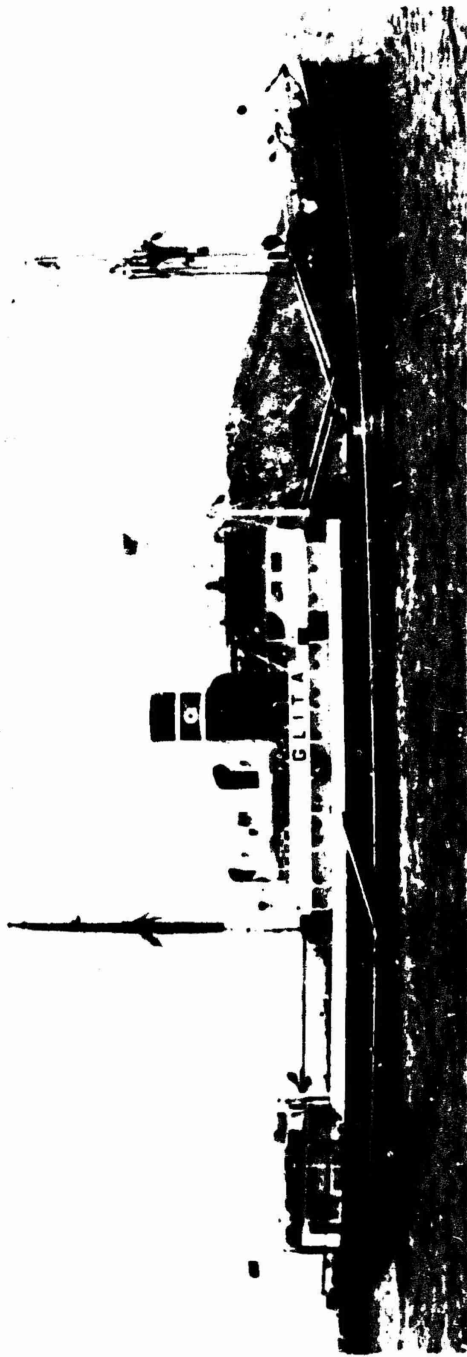
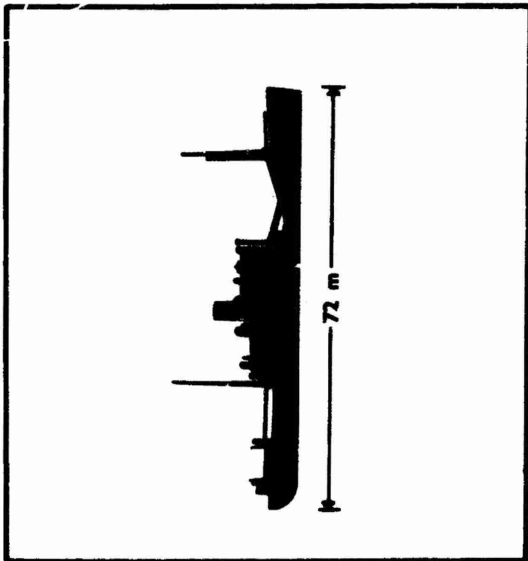
Khái Niệm Đại Cường

Tàu của hãng Teck Enterprises (H.K.) Ltd. và đăng bộ tại Luân-Đôn. Tàu máy chở hàng hóa Galle do Công Ty Grangemouth Dkyd. Co. Ltd. đóng tại Grangemouth vào năm 1954. Máy diesel tác động đơn, có hai thì của tàu này do hãng J.G. Kincaid và Co. Ltd. ở Greenock chế tạo. Máy có 5 xy-lanh dài 500 mm và khoảng chạy của piston là 900 mm.

FLAG/NUMBER		TYPE		RADIO CALL SIGN	
British/186170		Cargo Motorship		GRLG	
LCA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS		
86 m	13.4 m	1,721	650		
DRAFT (Loaded)		ENGINE			
4.3 m		Diesel (One)			
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			
11.5 kt		DF, ESD, GC			

CỜ SỐ		LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÕ-TUYÊN	
Anh/186170		Tàu Máy Chở Hàng Hóa		GRLG	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN		TRỌNG TẢI	
86 m	13m4	1,721		650	
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY		MÁY			
4m3		Máy Diesel (Một Máy)			
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI			
11, 5 Gút		DF, ESD, GC			

GLITA



General Information

Owned by General Marine Corp. (Panama) Ltd. and registered in Panama, the cargo steamship Glita was built in 1931 at Fredrikstad by A/S Fredrikstad M/V. Its cor.pound-expansion steam engine, also manufactured by A/S Fredrikstad M/V, has two 13½-in. cylinders and two 32½-in. cylinders, and a stroke of 30½ in.

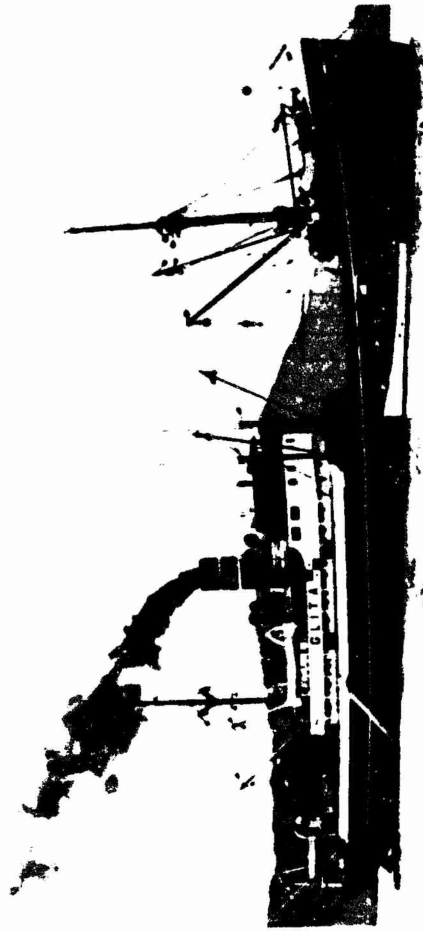
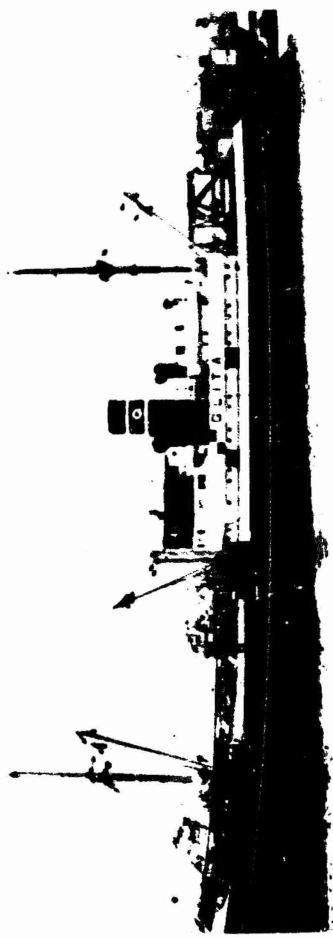
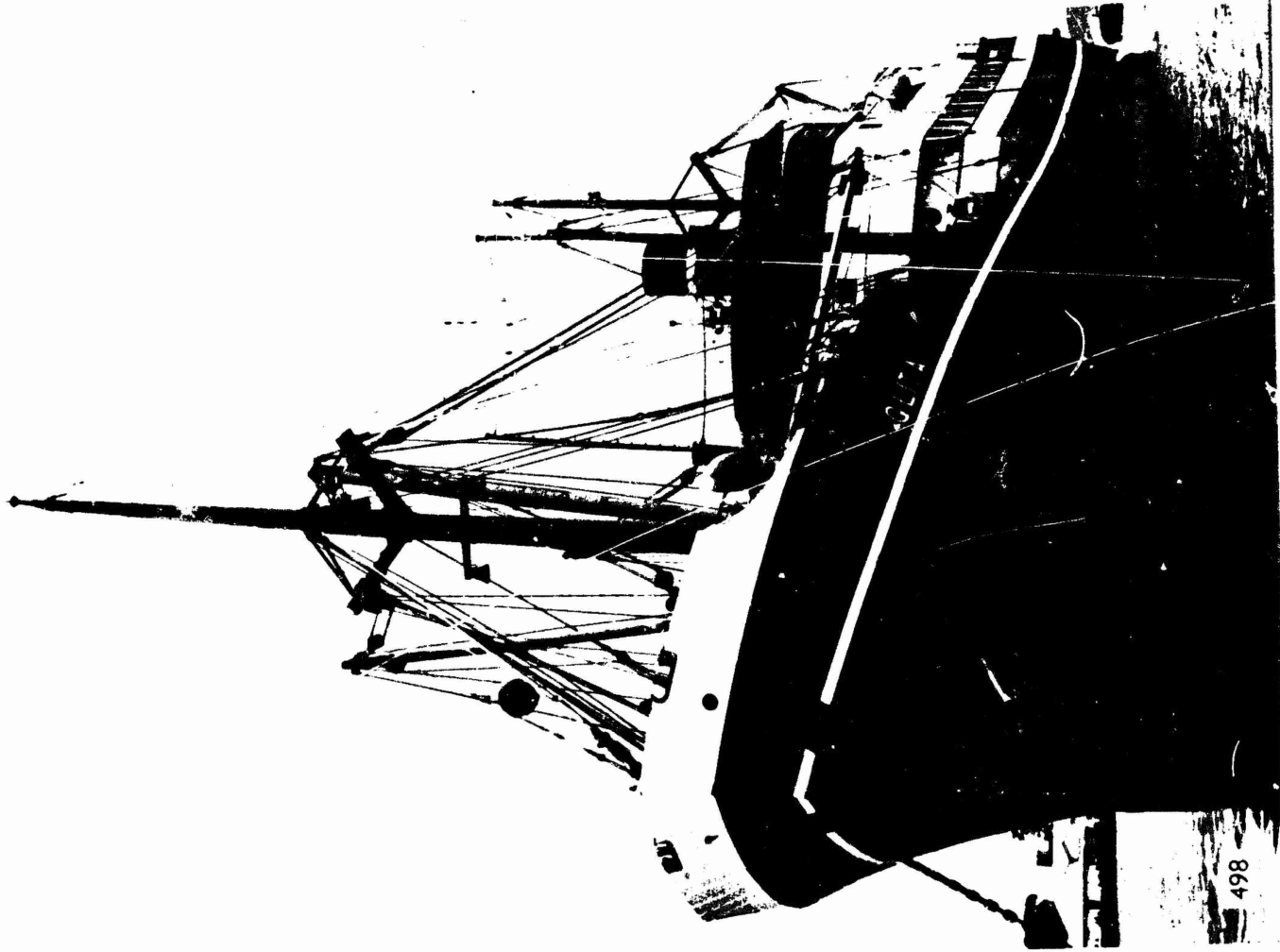
Khai Niệm Đại Cường

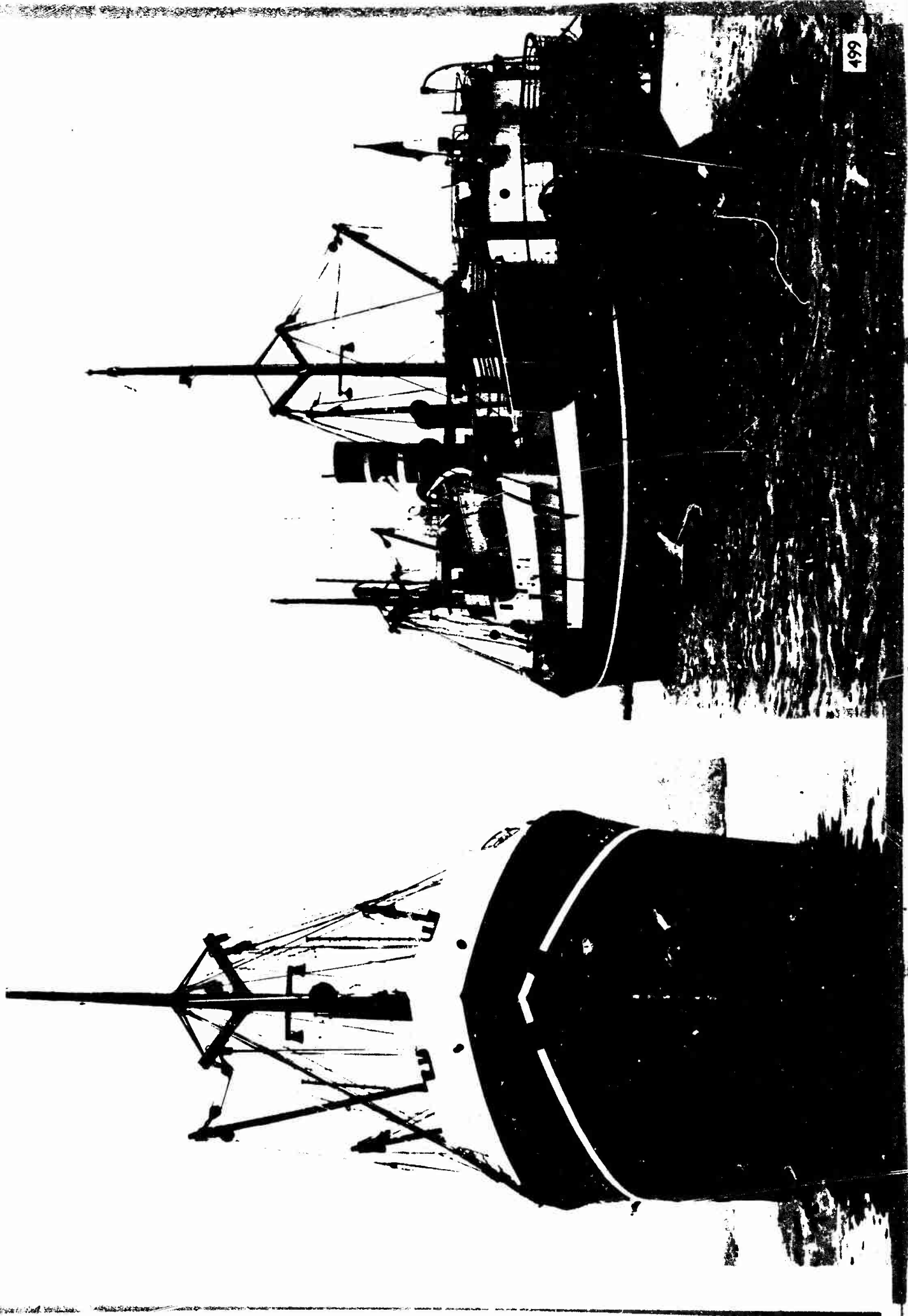
Tàu của Công Ty General Marine Corp. (Panama) Ltd. và đăng bộ tại Panama. Tàu chạy hơi nước chở hàng hóa Glita do hãng A S Fredrikstad M/V đóng tại Fredrikstad vào năm 1931. Máy hơi nước dẫn hơi hỗn hợp của tàu này cũng do hãng A/S Fredrikstad M/V chế tạo và có 2 xy-lanh dài 35 cm và 2 cái dài 81 cm khoảng chạy của piston dài 76 cm.

FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
Panamanian		Cargo Steamship		
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
72 m	10.7 m	1,093	505	
DRAFT (Loaded)	ENGINE		Steam (One)	
4.4 m				
SPEED	NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		DF, RT	
11 kt				

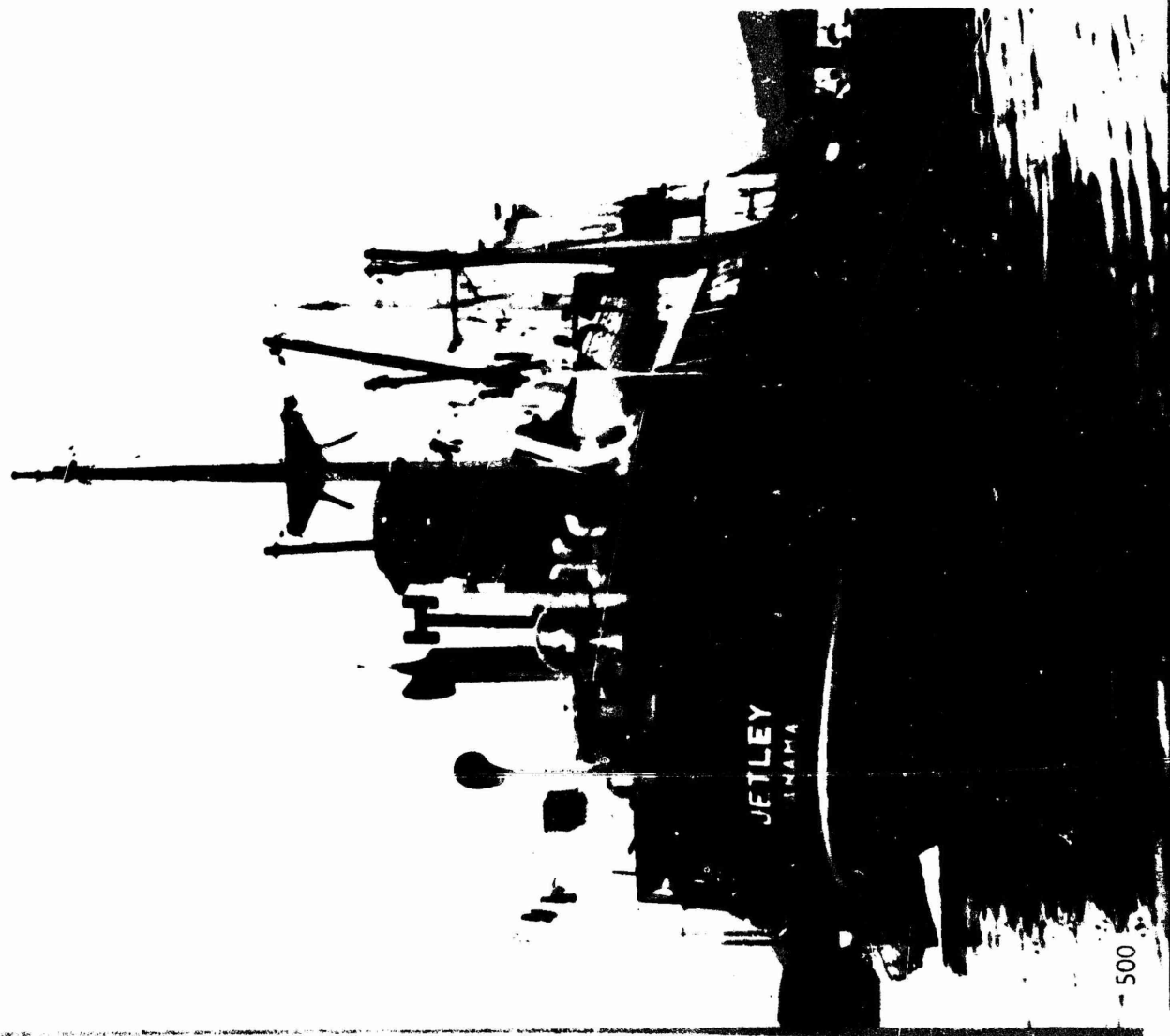
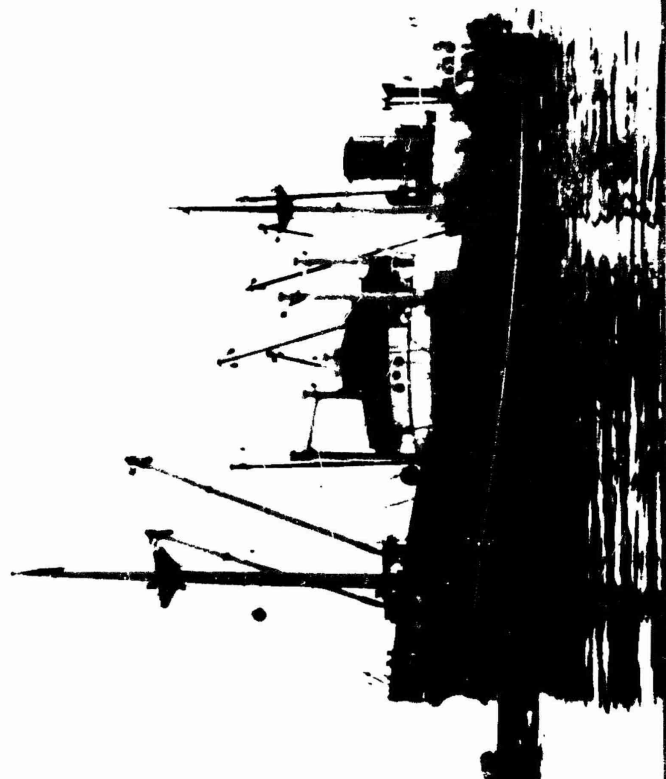
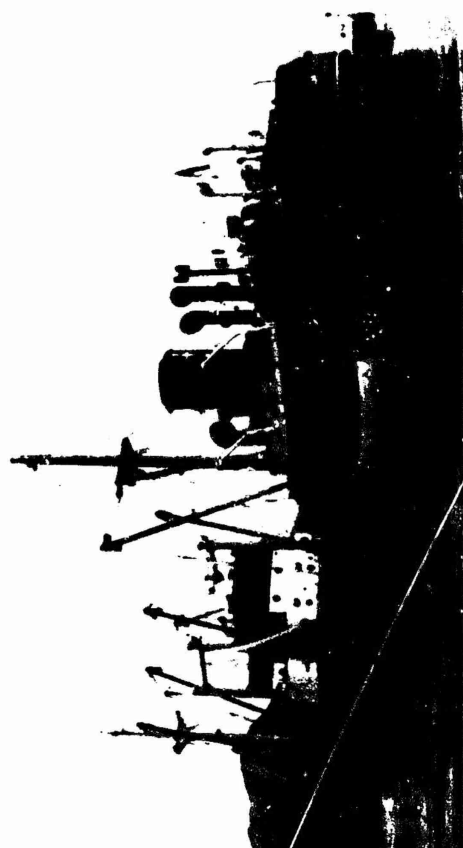
CỜ SỐ		LOẠI TÀU	DANH HIỆU VỐ-TUYẾN	
Panama		Tàu Chạy Hơi Nước Chở Hàng Hóa		
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TÀI	
72 m	10m7	1,093	505	
TẦM NƯỚC KHI CHỜ ĐẦY	MÁY		Máy Hơi Nước (Một Máy)	
4m4				
TỐC ĐỘ	DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI		DF, RT	
11 Gút				

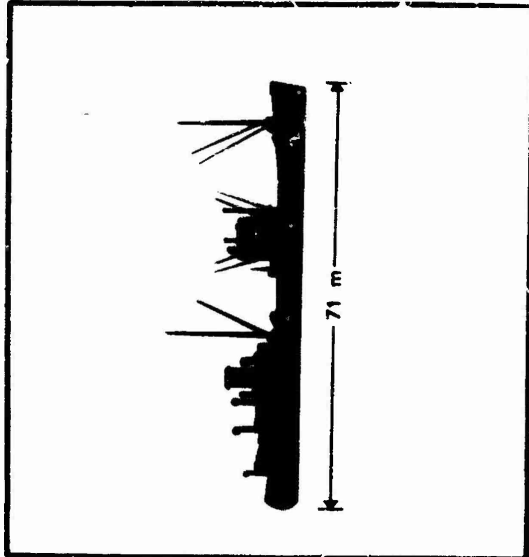
GLITA





JETLEY





General Information

Owned by Jin Hoe Co. Ltd. and registered in Kuching, the cargo steamship Jetley was built in 1937 at Leith by Henry Robb Ltd. Its triple-expansion steam engine, manufactured by N.E. Mar. Eng. Co. Ltd., Newcastle upon Tyne, has one 16½-in., one 28½-in., and one 48-in. cylinder, and a stroke of 33 in.

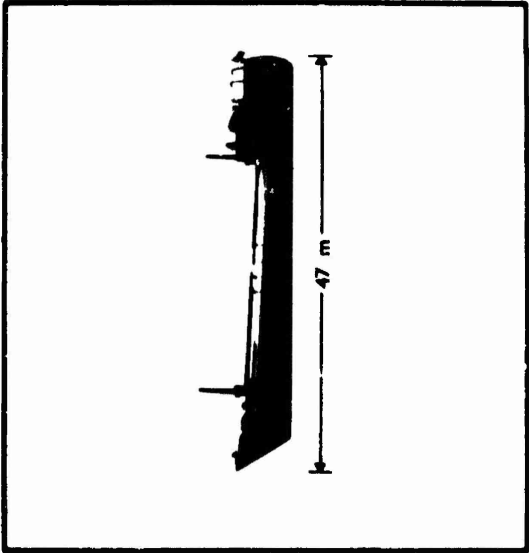
FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
British/128799		Cargo Steamship		
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
71 m	11.9 m	1,261	487	
DRAFT (Loaded)	ENGINE		Steam (One)	
4.9 m				
SPEED	NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			
11 kt				

Khái Niệm Đại Cương

Tàu của Công Ty Jin Hoe Ltd. và đăng bộ tại Kuching. Tàu chạy hơi nước chở hàng hóa Jetley do hãng Henry Robb Ltd. đăng tại Leith vào năm 1937. Máy 3 lần dẫn hơi của Tàu này do hãng N.E. Mar. Eng. Co. Ltd. ở Newcastle upon Tyne chế tạo. Máy có 1 xy-lanh dài 41 cm một cái dài 71 cm và một cái dài 120 cm khoảng chạy của piston là 82 cm 5.

CỜ SỐ	LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN	
Anh/128799	Tàu Chạy Hơi Nước Chở Hàng Hóa			
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ 71 m	BỀ NGANG 11m9	TRỌNG TẤN 1,261	TRỌNG TẢI 487	
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY 4m9	MÁY		Máy Hơi Nước (Một Máy)	
TỐC ĐỘ 11 Gút			DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI	

KHANH HOA



General Information

Owned by Hang Tau Viet Tai and registered in Saigon, the cargo motorship Khanh Hoa was built in 1953 at Hitzacker by Schiffs Hans Basedow. Its 4-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Masch, Kiel A.G., Kiel, has eight 290-mm cylinders and a stroke of 420 mm.

FLAG/NUMBER		TYPE		RADIO CALL SIGN	
South Vietnamese		Cargo Motorship		XVGT	
LOA	BEAM	GROSS TONS		NET TONS	
47 m	8.1 m	526		324	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		Diesel (One)	
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		DF, ESD, RT	
10.5 kt					



Khái Niệm Đại Cường

Tàu của Hãng Tàu Việt Tai và đăng bộ tại Saigon. Tàu máy chở hàng hóa Khánh Hòa do hãng Schiffs Hans Basedow đóng tại Hitzacker vào năm 1953. Máy diesel tác động đơn 4 thì của Tàu này do hãng Masch. Kiel A.G. ở Kiel chế tạo. Máy có 8 xy-lanh dài 290 mm và khoảng chạy của piston là 420 mm.

CỜ SỐ		LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYÊN	
Việt-Nam Cộng-Hòa		Tàu Máy Chở-Hàng Hoá		XVGT	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN		TRỌNG TẢI	
47 m	8m1	526		324	
TẦM NƯỚC KHI CHỞ-ĐẦY		MÁY		Máy Diesel (Một Máy)	
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI		DF, ESD, RT	
10, 5 Gút					

General Information

Owned by Kuala Langsa Nav. Co. S.A. and registered in Panama, the twin-screw cargo motorship Kuala Langsa was built in 1931 at Shanghai by New E. & S.B. Wks. Ltd. Its two 2-cycle, single-action diesel engines were manufactured by General Motors Corp., Cleveland, Ohio. Each engine has eight 6½-in. cylinders and a stroke of 7 in.

FLAG/NUMBER Panamanian		TYPE Twin-Screw Cargo Motorship	RADIO CALL SIGN HOTZ	
LOA 63 m	BEAM 10.3 m	GROSS TONS 667	NET TONS 358	
DRAFT (Loaded) 2.6 m		ENGINE Diesel (Two)		
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		

Khái Niệm Đại Cường

Tàu của Công Ty Kuala Langsa Nav. Co. S.A. và đăng bộ tại Panama. Tàu máy chở hàng hóa có 2 chân vịt Kuala Langsa do hãng New E.S.B. Wks. Ltd. đóng tại Thượng Hải vào năm 1931. Máy diesel tác động đơn, 2 thì của tàu này do Công Ty General Motors Corp. ở Cleveland, Ohio chế tạo. Mỗi máy có 8 xy-lanh dài 16 cm và khoảng chạy của piston là 17 cm 5.

CỜ SỐ	Panama		LOẠI TÀU Tàu Máy Chở Hàng Hóa Có 2 Chân vịt		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN HOTZ	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ 63 m	BỀ NGANG 10m3		TRỌNG TẤN 667		TRỌNG TẢI 358	
TẦM NƯỚC KHI CHỖ ĐẦY			MÁY			
2m6			Máy Diesel (Hai Máy)			
TỐC ĐỘ			DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI			

General Information

Owned by the Republic of Vietnam and in use by the VN Navy, the fishing motorship Long Hai (SG 6 TTDC) was built in 1962 at Ishinomaki, Japan, by Yamanishi Zosen Tekkoshu. Its 4-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Niigata Engine Co. Ltd., Niigata, has six 260-mm cylinders and a stroke of 400 mm.

FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
South Vietnamese		Fishing Motorship	XVJL	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
30 m	5.4 m	100	41	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		
3.2 m		Diesel (One)		
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		
		ESD, PFD, RT		

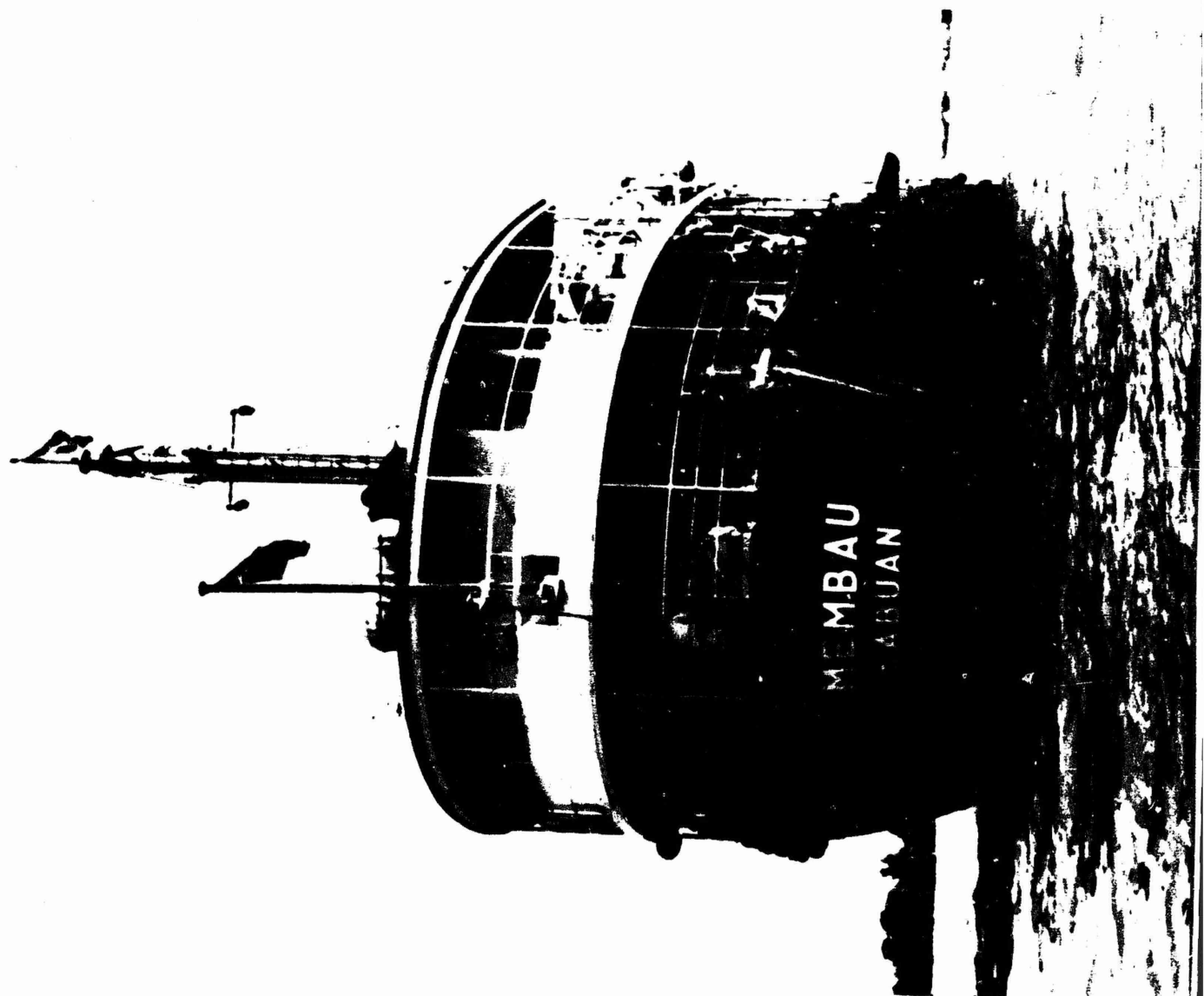
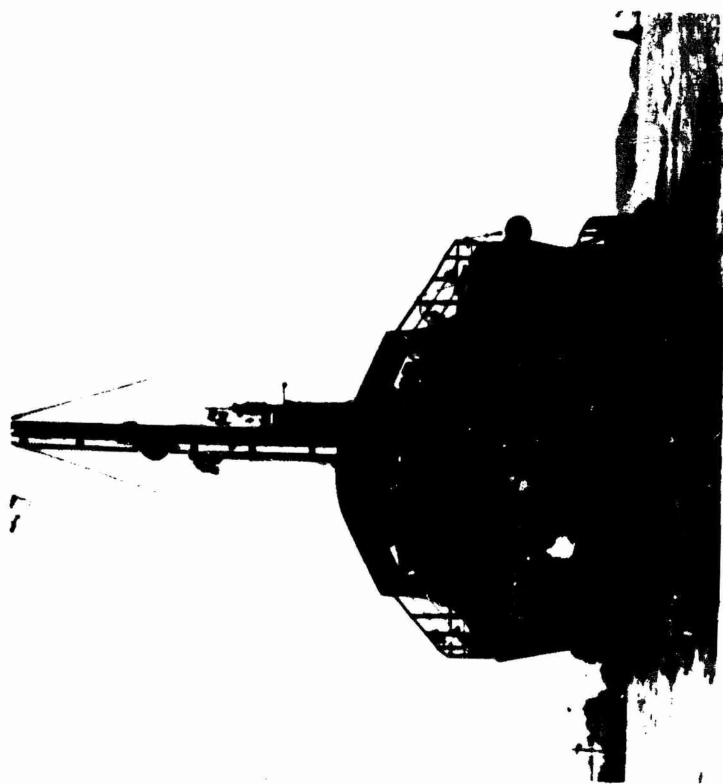
LONG HAI (SG 6 TTDC)

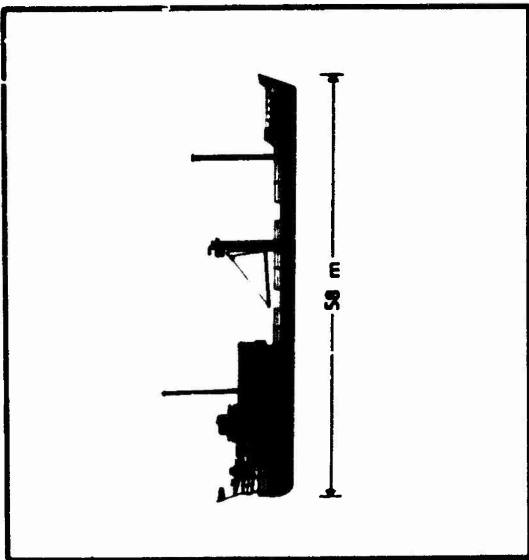
Khái Niệm Đại Cường

Tàu của Chính Phủ Việt-Nam Cộng-Hòa và được Hải Quân Việt-Nam sử dụng. Ngư thuyền máy Long Hải (SG 6 TTDC) do hãng Yamanishi Zosen Tekkoshu đóng tại Ishinomaki, Nhật Bản vào năm 1962. Máy diesel tác động đơn, 4 thì của tàu này do Công Ty Niigata Engine Co. Ltd. ở Niigata chế tạo. Máy có 6 xy-lanh dài 260 mm và khoảng chạy của piston dài 400 mm.

CỜ SỐ	Việt-Nam Cộng-Hòa		LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN	
			Tàu Máy Đánh Cá		XVJL	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ 30 m	BỀ NGANG 5m4	TRỌNG TẤN 100		TRỌNG TẢI 41		
TẦM NƯỚC KHI CHỖ ĐẦY 3m2		MÁY				
		Máy Diesel (Một Máy)				
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI ESD, PFD, RT				

MEMBAU





General Information

Owned by Straits S.S. Co. Ltd. and registered in Labuan, the motor tanker Membau was built in 1959 at Hong Kong by Pacific Islands S.B. Co. Ltd. Its 4-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Nat. Gas & O. Engine Co., Ashton/Lyne, has 9-in. cylinders and a stroke of 12 in.

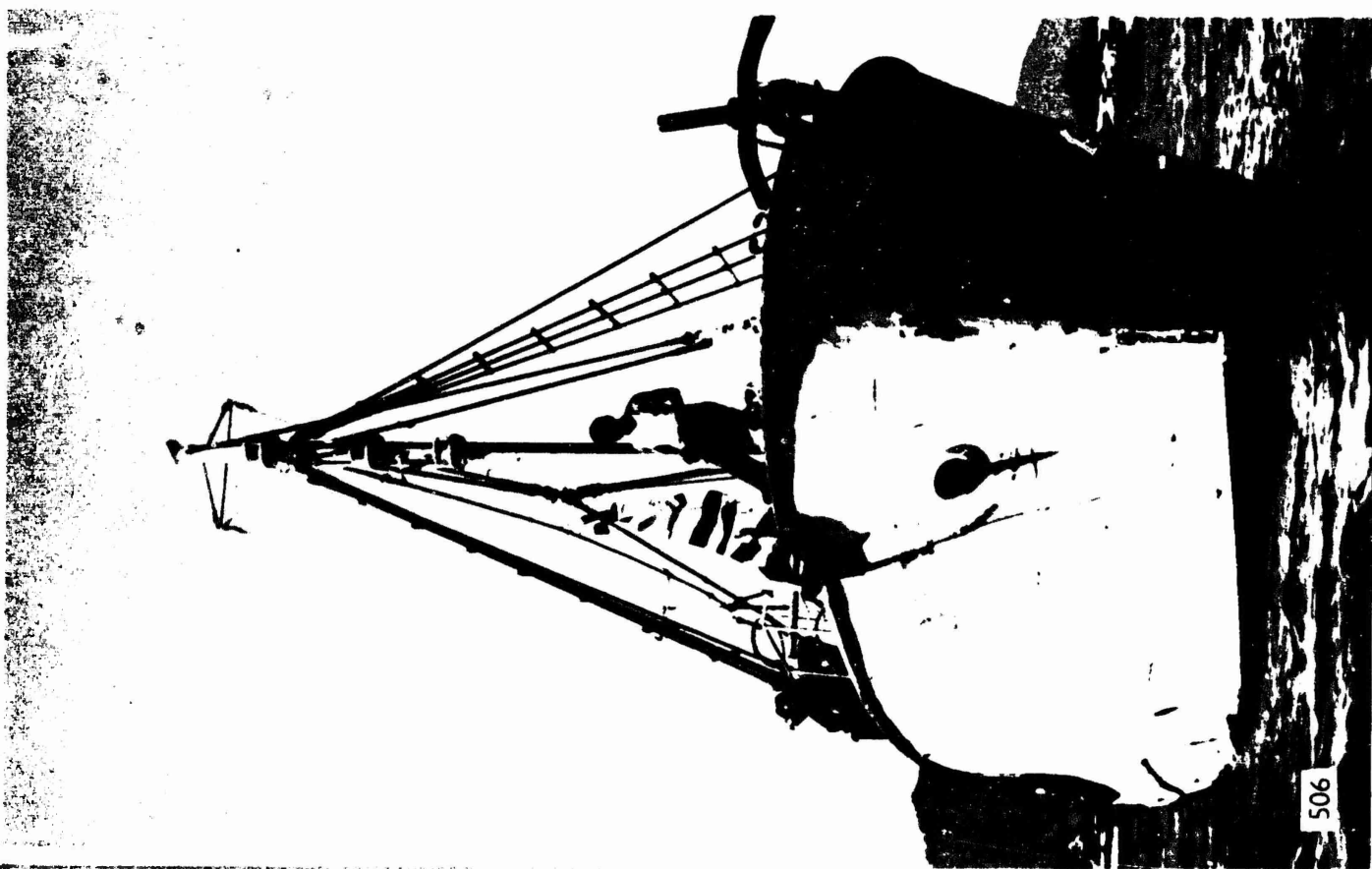
Khai Niệm Đại Cường

Tàu của Công Ty Straits S.S. Co. Ltd. và đăng bộ tại Labuan. Tàu dân Membau do Công Ty Pacific Islands S.B. Co. Ltd. đóng tại Hồng-Kông vào năm 1959. Máy diesel tác động đơn, 4 thì của tàu này do Công Ty Nat. Gas và O. Engine Co. ở Ashton/Lyne chế tạo và có xy-lanh dài 22 cm 5. Khoảng chạy của piston dài 30 cm.

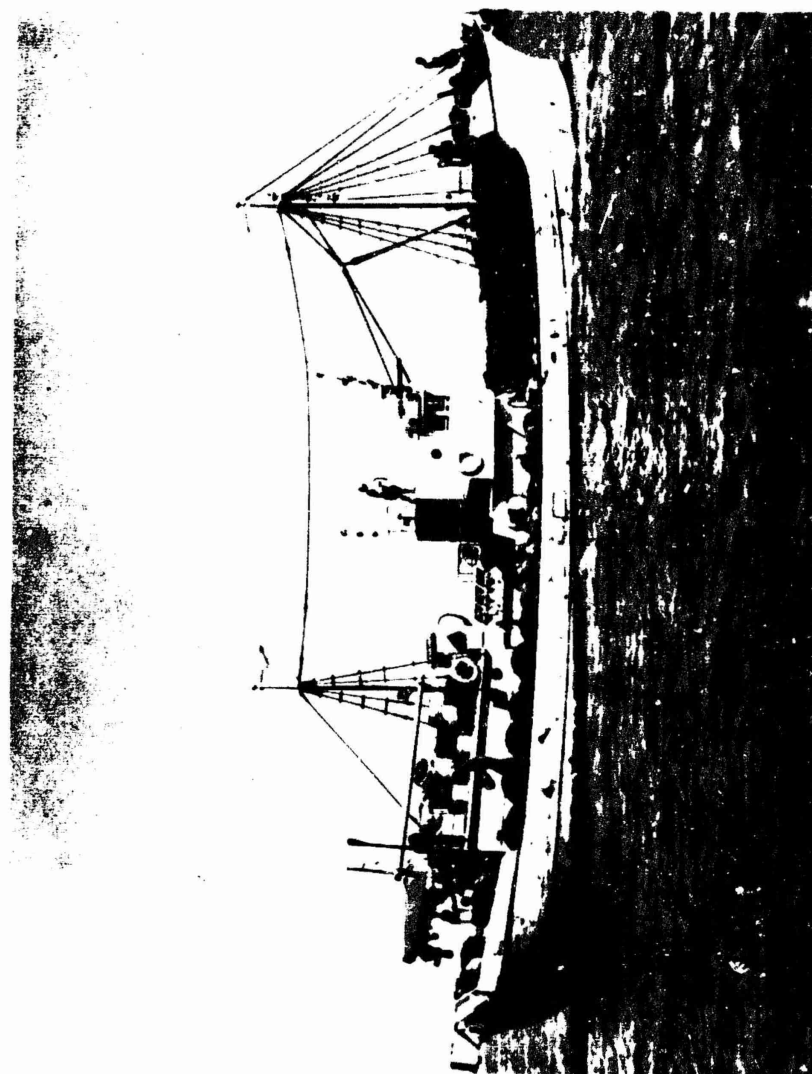
FLAG/NUMBER		TYPE		RADIO CALL SIGN	
British/136561		Motor Tanker		ZQTR	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS		
58 m	10.1 m	746	325		
DRAFT (Loaded)		ENGINE			
3.4 m		Diesel (One)			
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			

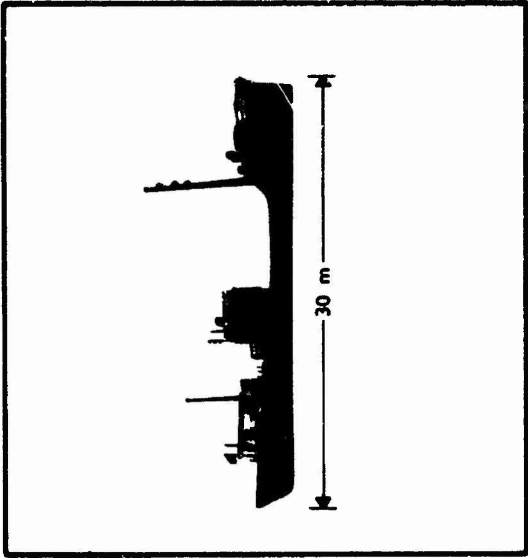
CỜ SỐ		LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN	
Anh/136561		Tàu Máy Chở Dầu		ZQTR	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN		TRỌNG TẢI	
58 m	10m1	746		325	
TẦM NƯỚC KHI CHỖ ĐẦY		MÁY			
3m4		Máy Diesel (Một Máy)			
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI			

NAM-HAI I



506





General Information

Owned by Nam Hai Ngu Nghiep and registered in Saigon, the motor trawler Nam-Hai I was built in 1961 at Nagasaki by Nagasaki Zosen K.K. Its 4-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Hanshin Diesel Works, Kobe, has six 260-mm cylinders and a stroke of 400 mm.

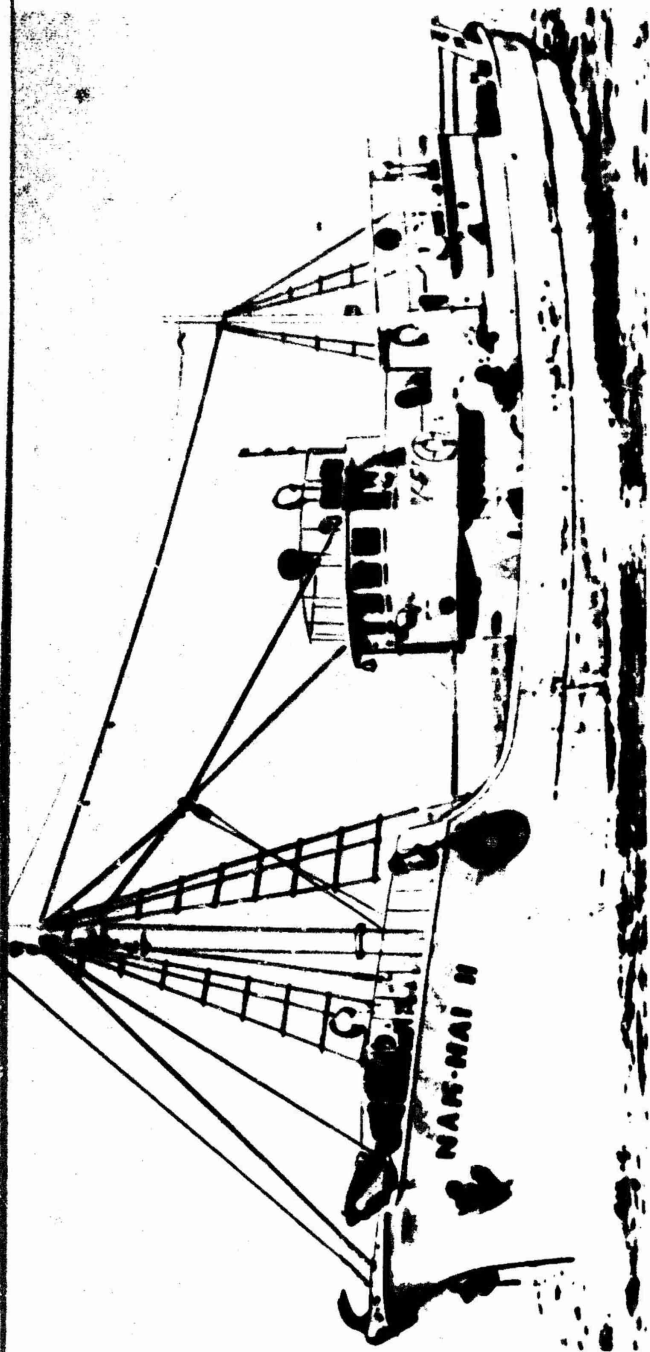
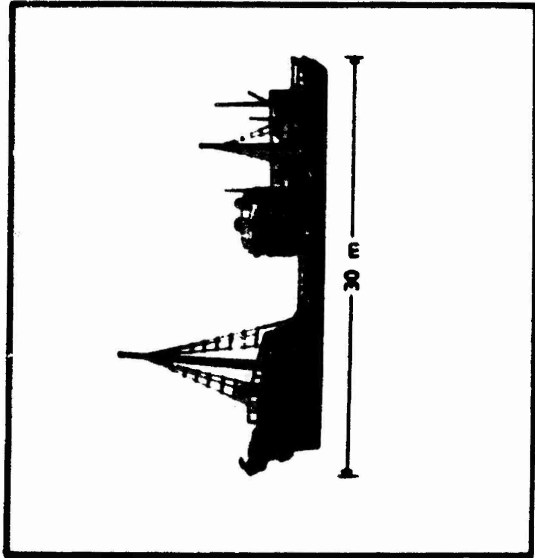
Khái Niệm Đại Cương

Tàu của Công Ty Nam Hải Ngư Nghiệp và đăng bộ tại Saigon. Tàu máy kéo lưới và Nam-Hải I do hãng Nagasaki Zosen K.K. đóng tại Nagasaki vào năm 1961. Máy diesel tác động đơn, 4 thì của tàu này do xưởng Hanshin Diesel Works ở Kobe chế tạo và có 6 xy-lanh dài 260 mm. Khoảng chạy của piston là 400 mm.

FLAG/NUMBER		TYPE		RADIO CALL SIGN	
South Vietnamese		Motor Trawler		XVJJ	
LOA	BEAM	GROSS TONS		NET TONS	
30 m	5.3 m	103		32	
DRAFT (Loaded)		ENGINE			
2.3 m		Diesel (One)			
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			
12 kt max		DF, ESD, RDR, RT			

CỜ SỐ		LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYÊN	
Việt-Nam Cộng-Hòa		Tàu Máy Kéo Lưới		XVIIJ	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN		TRỌNG TẢI	
30 m	5m3	103		32	
TẦM NƯỚC KHI CHỜ ĐẦY		MÁY			
2m3		Máy Diesel (Một Máy)			
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI			
Tời Đa 12 Gút		DF, ESD, RDR, RT			

NAM-HAI II



General Information

Owned by Nam Hai Ngu Nghiep and registered in Saigon, the motor trawler Nam-Hai II was built in 1961 at Nagasaki by Nagasaki Zosen K.K. Its 4-cycie, single-action diesel engine, manufacture^d by Hanshin Diesel Works, Kobe, has six 260-mm cylinders and a stroke of 400 mm.

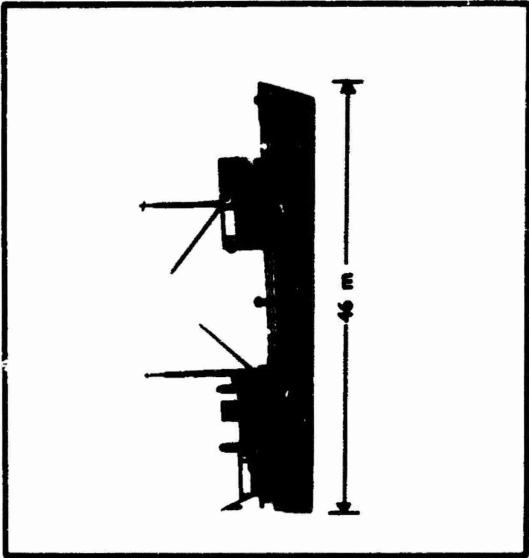
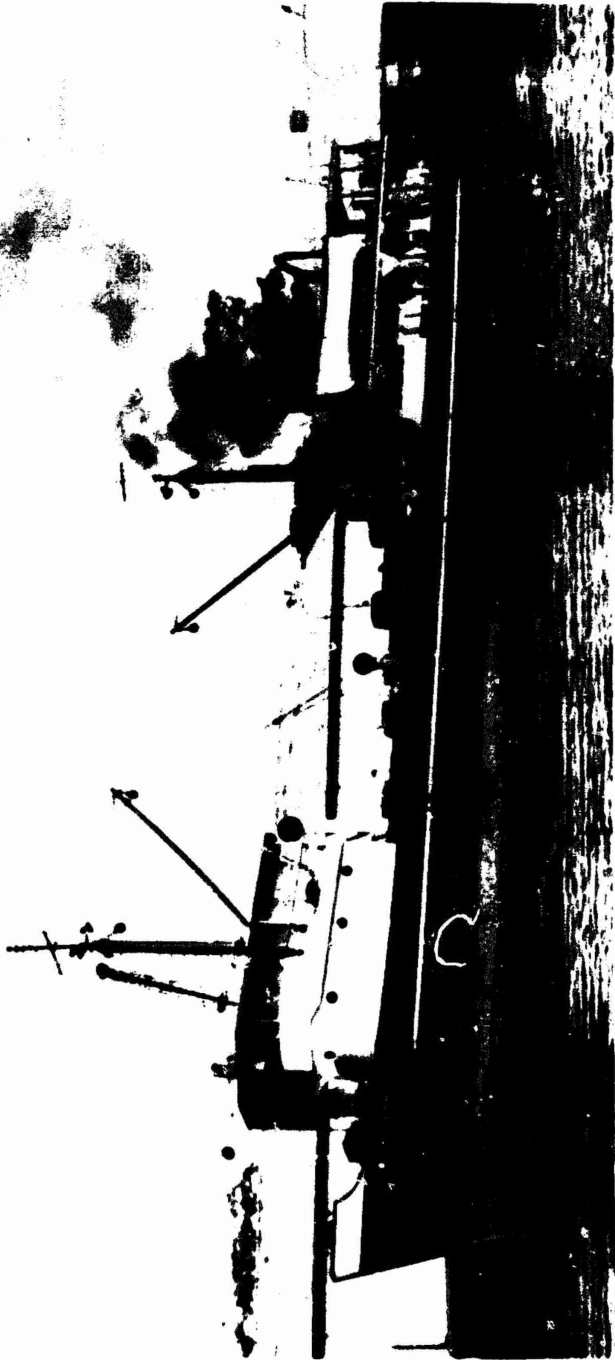
Khái Niệm Đại Cương

Tàu của Công Ty Nam Hải Ngư Nghiệp và đăng bộ tại Saigon. Tàu máy kéo lưới và Nam-Hải II do xưởng Nagasaki Zosen K.K. xây cất tại Nagasaki vào năm 1961. Máy diesel tác động đơn, 4 thì của tàu này do xưởng Hanshin Diesel Works ở Kobe chế tạo và có 6 xy-lanh dài 260 mm. Khoảng chạy của piston là 400 mm.

FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
South Vietnamese		Motor Trawler	XVJK	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
30 m	5.3 m	103	32	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		
2.3 m		Diesel (One)		
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		
12 kt max		X, ESD, RDR, RT		

CỜ SỐ		LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN	
Việt-Nam Cộng-Hoa		Tàu Máy Kéo Lưới		XVJK	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN		TRỌNG TÀI	
30 m	5m3	103		32	
TẦM NƯỚC KHI CHỜ ĐẦY		MÁY			
2m3		Máy Diesel (Một Máy)			
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI			
Tối Đa 12 Gút		DF, ESD, RDR, RT			

NAM SANH



General Information

Owned by Hong Phat Hạng and registered in Saigon, the cargo steamship Nam Sanh was built in 1945 at Troon by Ailsa S.B. Co. Ltd. Its triple-expansion steam engine, also manufactured by Ailsa S.B. Co. Ltd., has one 9-in., one 16-in., and one 26-in. cylinder, and a stroke of 18 in.

Khái Niệm Đại Cương

Tàu của hãng Hồng Phát và đăng bộ tại Saigon. Tàu chạy bằng hơi nước chở hàng hóa Nam Sanh do Công Ty Ailsa S.B. Co. Ltd. đóng tại Troon vào năm 1945. Máy ba lần dẫn hơi của tàu cũg do Công Ty Ailsa S.B. Co. Ltd. chế tạo và dùng 1 xy-lanh dài 22 cm 5, một cái dài 40 cm và một cái dài 65 cm. Khoảng chạy của piston là 44 cm.

FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
South Vietnamese		Cargo Steamship	XVGX	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
46 m	8.3 m	554	251	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		
3.5 m		Steam (One)		
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		
8.5 kt		DF		

CỜ SỐ	LOẠI TÀU	DANH HIỆU VÔ-TUYÊN	
Việt-Nam Cộng-Hòa	Tàu Chạy Hơi Nước Chở Hàng Hóa	XVGX	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TẢI
46 m	8m3	554	251
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY		MÁY	
3m5		Máy Hơi Nước (Một Máy)	
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI	
8, 5 Gút		DF	

NAM TRUNG (SG74 TTDC)

General Information

Registered in Saigon, the cargo motorship Nam Trung (SG74TTDC) is powered by one Benz Daimler and one Gray Marine diesel engine.

FLAG/NUMBER South Vietnamese		TYPE Cargo Motorship	RADIO CALL SIGN	
LOA 27 m	BEAM 6.2 m	GROSS TONS 104	NET TONS	
DRAFT (Loaded)		ENGINE Diesel (Two)		
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		

Khái Niệm Đại Cường

Tàu máy chở hàng hoá Nam Trung (SG74 TTDC) đăng bộ tại Saigon và chạy bằng một máy Benz Daimler và một máy diesel hiệu Gray Marine.

CỜ SỐ Việt-Nam Cộng-Hoa		LOẠI TÀU Tàu Máy Chở Hàng Hoá	DANH HIỆU VÔ-THUYẾN	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ 27 m	BỀ NGANG 6m2	TRỌNG TẤN 104	TRỌNG TÀI	
	TẦM NƯỚC KHI CHỨ ĐẦY		MÁY Máy Diesel (Hai Máy)	
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI		

NAPOLÉON

General Information

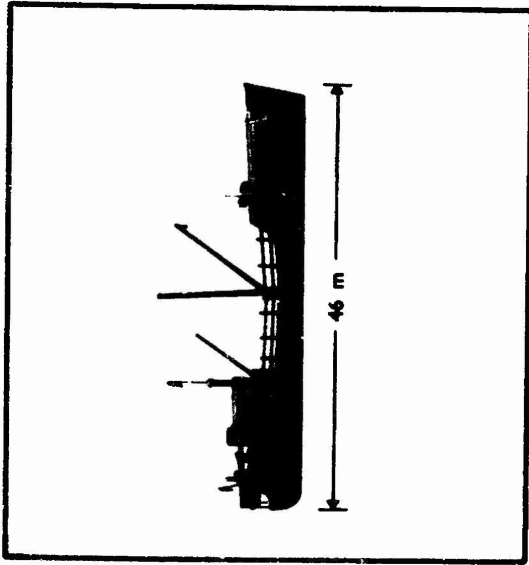
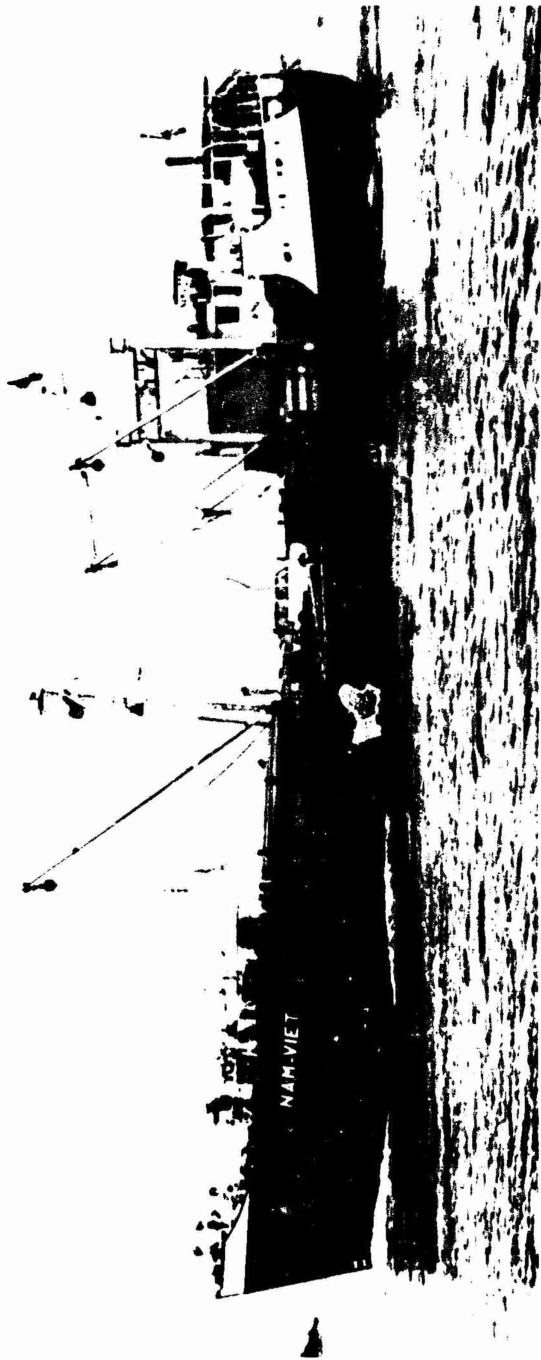
Owned by Transporter Maritimos de San and registered in Panama, the cargo motorship Napoleon was built in 1945 at Newcastle upon Tyne by S.P Corp. Ltd. Its 4-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Nat. Gas & O. Engine Co., Ashton/Lyne, has six 255-mm cylinders and a stroke of 330 mm.

FLAG/NUMBER Panamanian/24SP		TYPE Cargo Motorship		RADIO CALL SIGN HOYE	
LOA 45 m	BEAM 8.3 m	GROSS TONS 425	NET TONS 133		
DRAFT (Loaded) 3.3 m		ENGINE Diesel (One)			
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			

Khái Niệm Đại Cường

Tàu của Công Ty Transporter Maritimos de San và đăng bộ tại Panama. Tàu máy chở hàng hoá Napoléon do Công Ty S.B. Corp. Ltd. đóng tại Newcastle upon Tyne vào năm 1945. Máy diesel tác động đơn, 4 thì của tàu này do Công Ty Nat. Gas và O. Engine Co. ở Ashton/Lyne chế tạo và có 6 xy-lanh dài 255 mm. Khoảng chạy của piston là 330 mm.

CỜ SỐ Panama/24SP		LOẠI TÀU Tàu Máy Chở Hàng Hoá	DANH HIỆU VÔ-THUYẾN HOYE	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ 45 m	BỀ NGANG 8m3	TRỌNG TẤN 425	TRỌNG TÀI 133	
TẦM NƯỚC KHI CHỜ ĐẦY 3m3		MÁY Máy Diesel (Một Máy)		
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI		



General Information

Owned by Chau Nhut Thanh and registered in Saigon, the cargo motorship Nam-Viet was built in 1944 at Selby by Cochrane & Sons Ltd. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Crossley Bros. Ltd., Manchester, has eight 265-mm cylinders and a stroke of 305 mm.

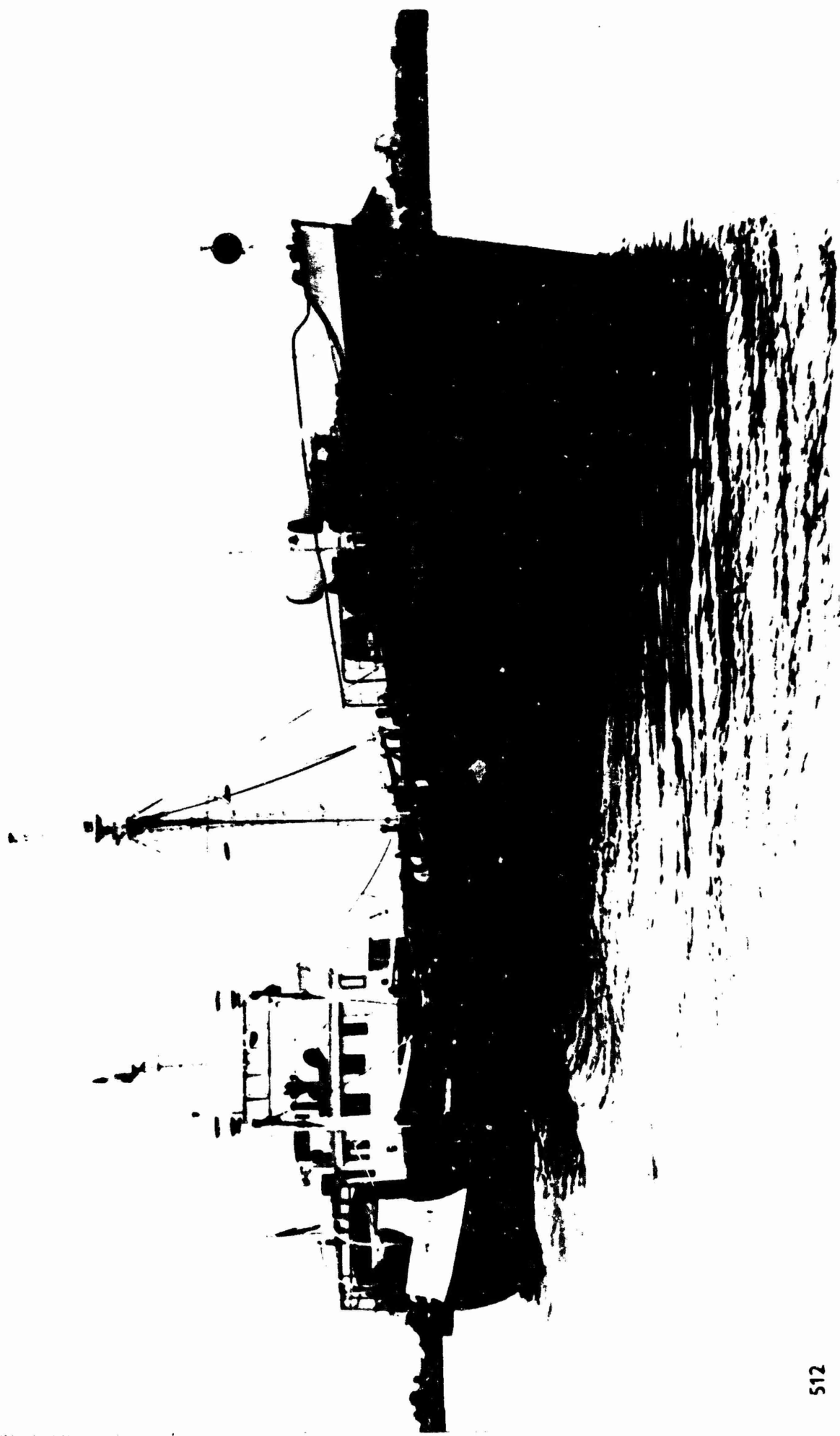
Khái Niệm Đại Cương

Tàu của hãng Châu Nhứt-Thanh và đăng bộ tại Saigon. Tàu máy chở hàng hoá Nam-Việt do Công Ty Cochrane và Sons Ltd. đóng tại Selby vào năm 1944. Máy diesel tác động đơn, hai thì của tàu này, do Công Ty Crossley Bros. Ltd. ở Manchester chế tạo. Máy có 8 xy-lanh dài 265 mm và khoảng chạy của piston dài 305 mm.

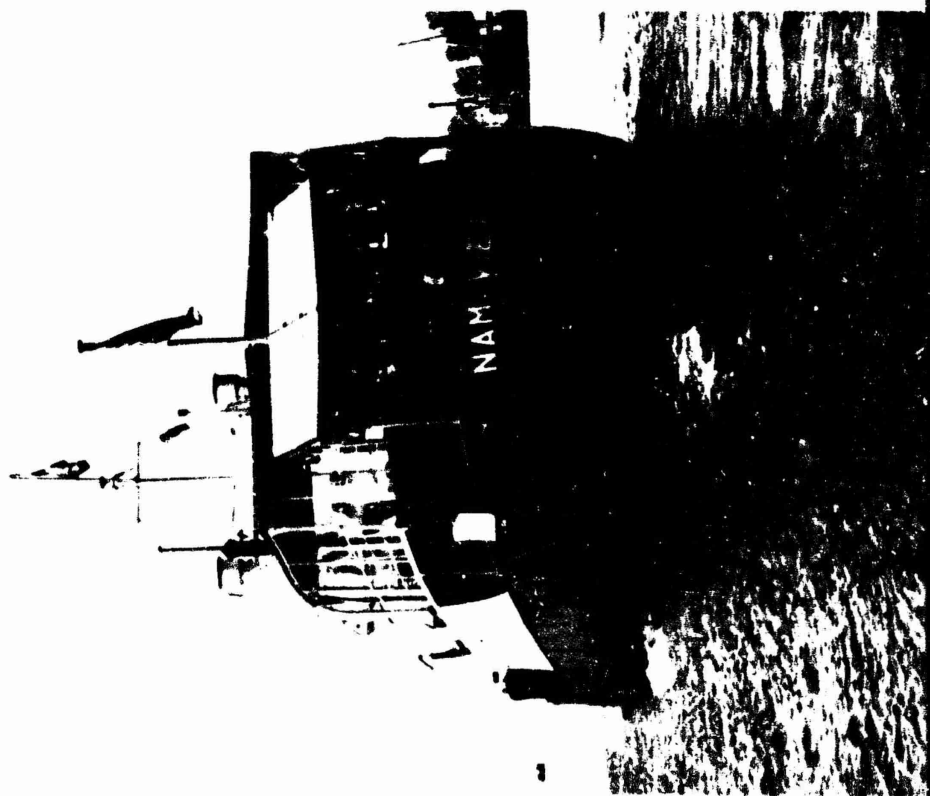
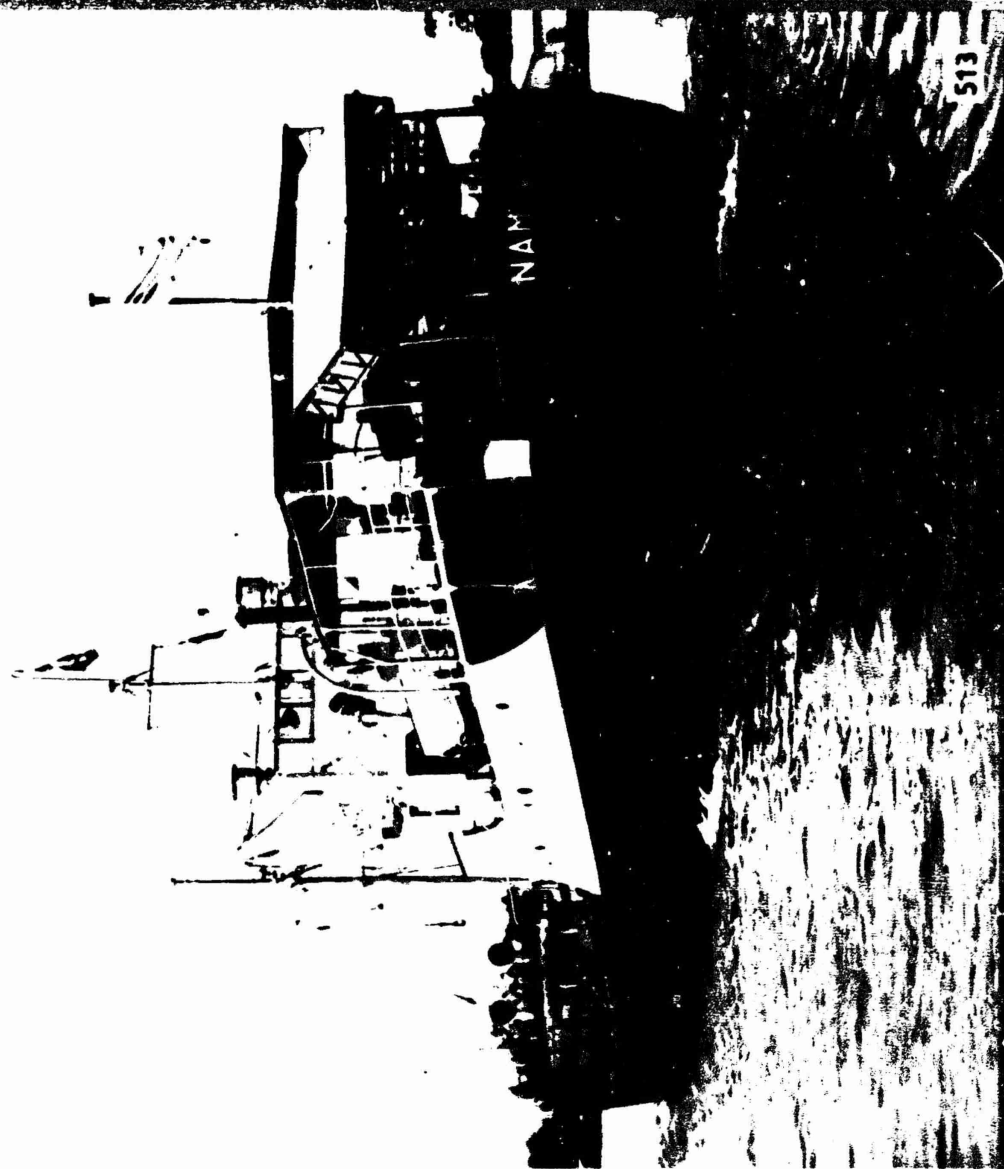
FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
South Vietnamese		Cargo Motorship	XVGO	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
46 m	8.4 m	485	300	
DRAFT (Loaded)	ENGINE		Diesel (One)	
SPEED	NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			
8.5 kt				

CƠ SỐ	LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN	
Việt-Nam Cộng-Hoà	Tàu Máy Chở Hàng Hoá		XVGO	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TẢI	
46 m	8m4	485	300	
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY	MÁY		Máy Diesel (Một Máy)	
TỐC ĐỘ	DUNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI			
8, 5 Gút				

NAM-VIET

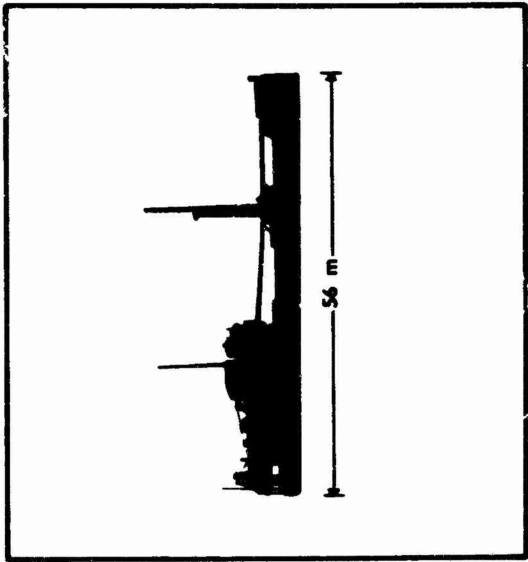


NAM-VIET



NEW GUINEA TRADER





General Information

Owned by Lancey Shipping, N.G. Pty. Ltd. and registered in Port Moresby, the twin-screw cargo motorship New Guinea Trader was built in 1944 at Rochester, New York, by Odenbach S.B. Co. Its two 2-cycle, single-action diesel engines were manufactured by Clark Bros., New York. Each engine has four 12½-in. cylinders and a stroke of 16 in.

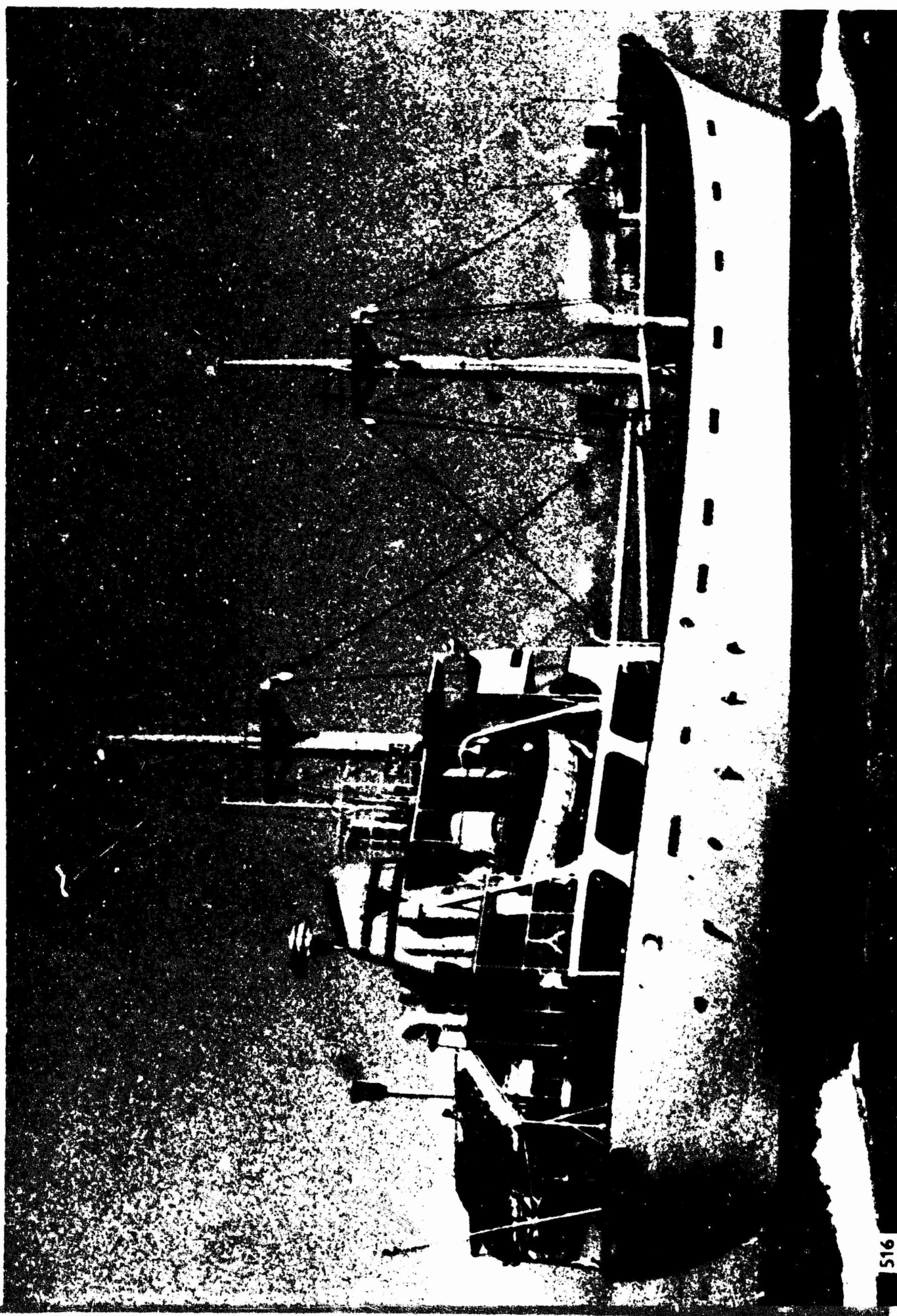
Khái Niệm Đại Cường

Tàu của Công Ty Lancey Shipping, N.G. Pty. Ltd. và đăng bộ tại Hải Cảng Moresby. Tàu máy chở hàng hoá có hai chân vịt New Guinea Trader do Công Ty Odenbach S.B. Co. đóng tại Rochester, New York vào năm 1944. Hải máy diesel tác động đơn, hai thì của tàu này do xưởng Clark Bros. ở New York chế tạo. Mỗi máy có 4 xy-lanh dài 31 cm vào khoảng chạy của piston là 40 cm.

FLAG/NUMBER		TYPE		RADIO CALL SIGN	
British/196427		Twin-Screw Cargo Motorship		VJLF	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS		
56 m	9.2 m	661	280		
DRAFT (Loaded)		ENGINE			
3.4 m		Diesel (Two)			
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			

CỜ SỐ	Anh/196427		LOẠI TÀU	DANH HIỆU VÔ-TUYẾN		
			Tàu Máy Chở Hàng Hoá Có 2 Chân Vịt			
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TẢI			
56 m	9m2	661	280			
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY		MÁY				
3m4		Máy Diesel (Hai Máy)				
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI				

NHUT-LE



NHUT-LE



General Information

Owned by the Republic of Vietnam, registered in Saigon, and in use by the National Railroad, the cargo motorship Nhut-Le was built in 1958 at Trieste by Cant. Nav. Giuliano. Its 4-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Klockner-Humboldt-Deutz, Cologne, has eight 320-mm cylinders and stroke of 450 mm.

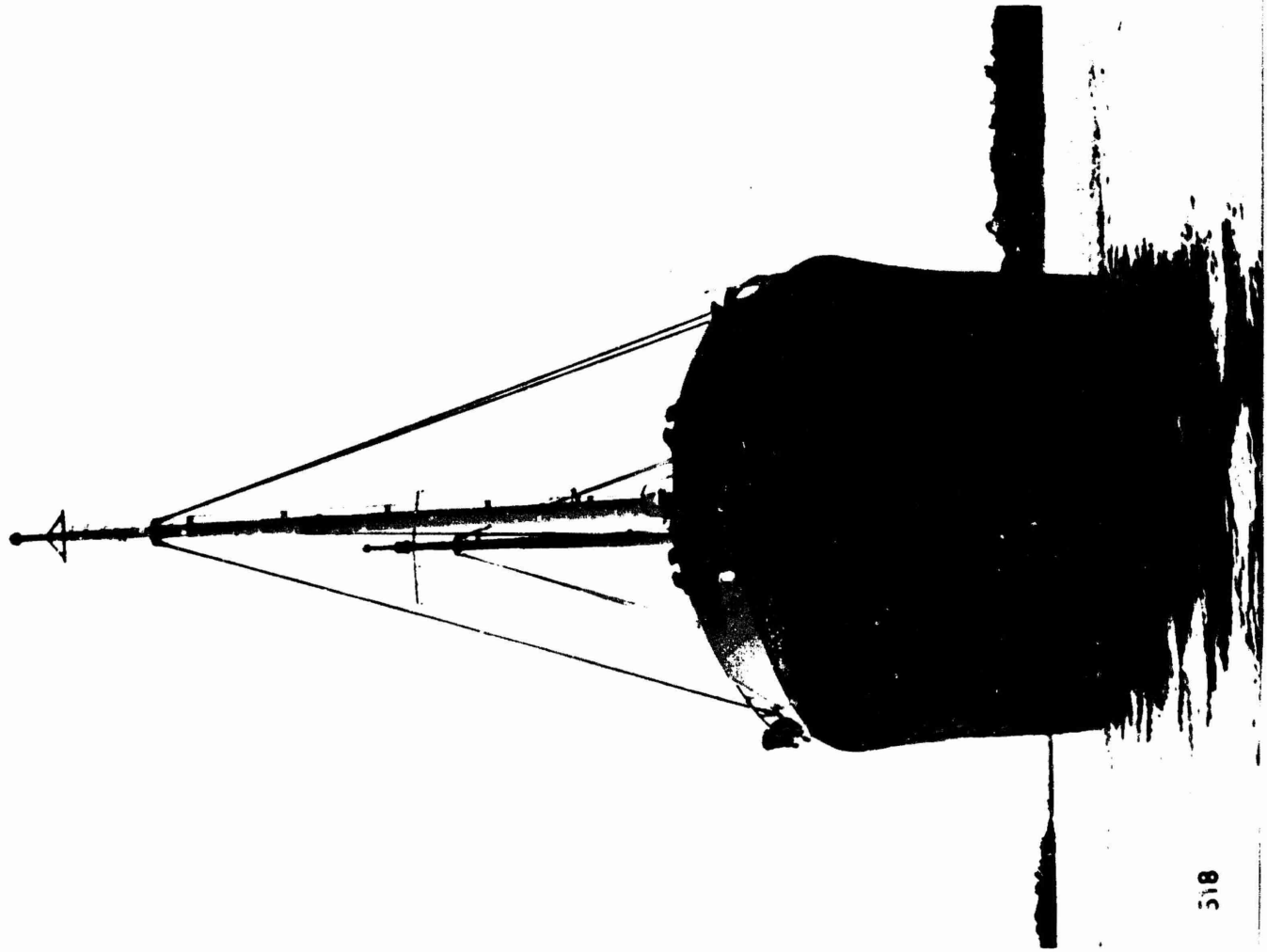
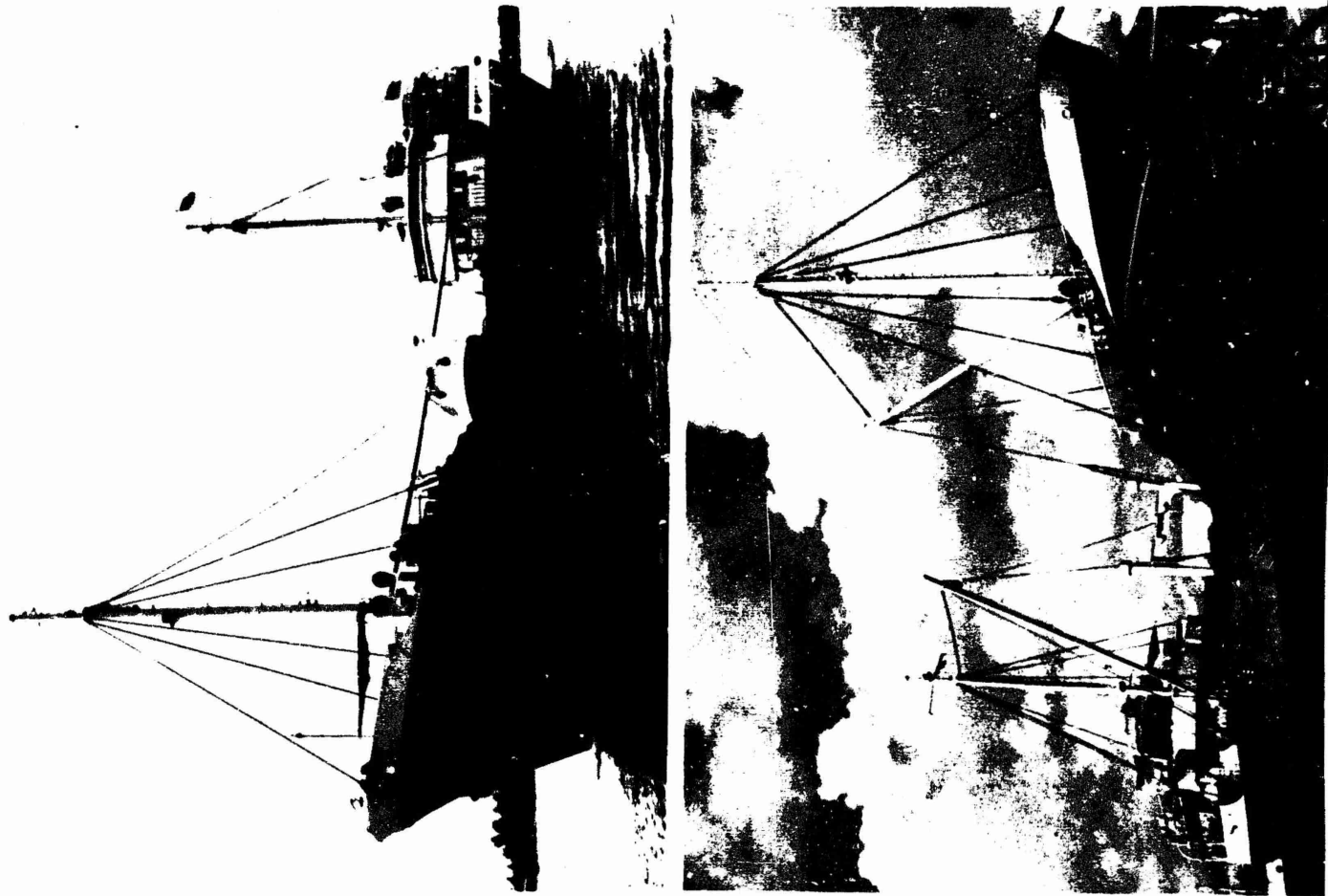
Khái Niệm Đại Cương

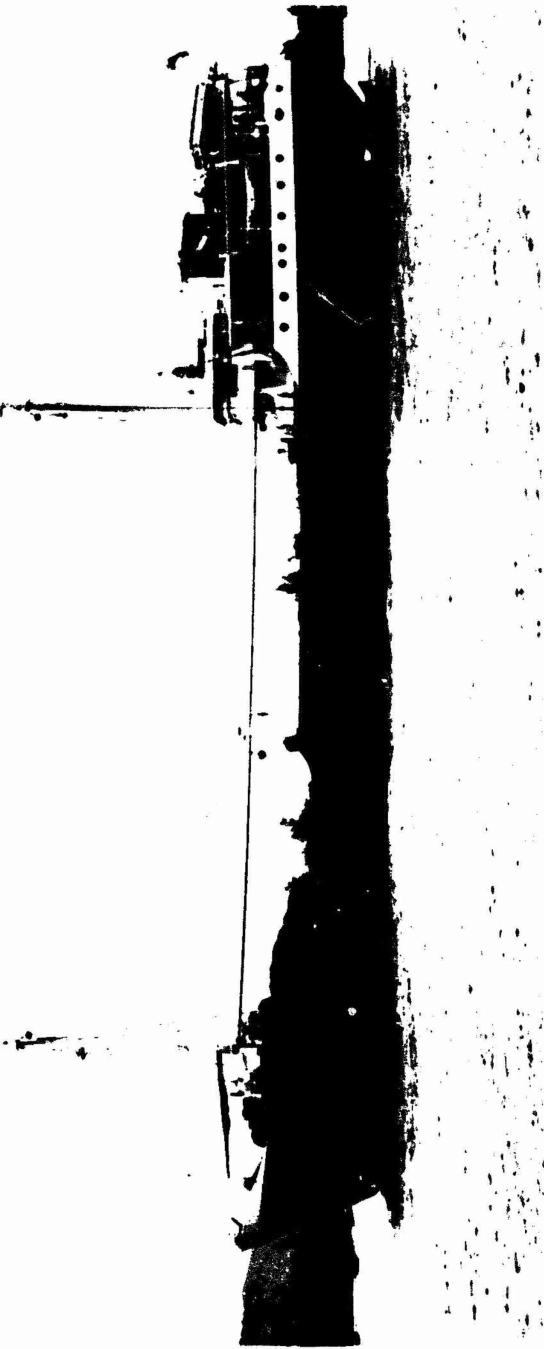
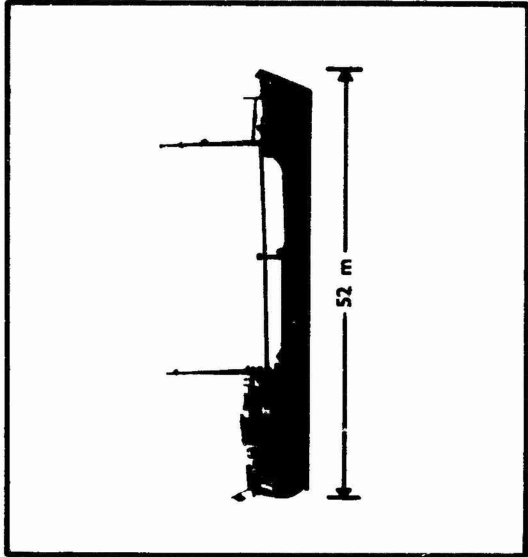
Tàu của Chính Phủ Việt-Nam Cộng-Hoà, đăng bộ tại Saigon và do Hoả Xả Quốc-Gia sử dụng. Tàu máy chở hàng loại Nhứt-Lê do hãng Cant. Nav. Giuliano đóng tại Trieste vào năm 1958. Máy diesel tác động đơn, 4 thì của tàu này do xưởng Klockner-Humboldt-Deutz ở Cologne chế tạo và có 8 xy-lanh dài 320 mm. Khoảng chạy của piston là 450 mm.

FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
South Vietnamese/9858		Cargo Motorship	XVJA	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
66 m	9.9 m	935	558	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		
		Diesel (One)		
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		
10.5 kt		DF, ESD, GC, RDR, RT		

CỜ SỐ	LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN	
Việt-Nam Cộng-Hoà/9858	Tàu Máy Chở Hàng Hoá		XVJA	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TẢI	
66 m	9m9	935	558	
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY		MÁY		
		Máy Diesel (Một Máy)		
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI		
10, 5 Gút		DF, ESD, GC, RDR, RT		

PHONG CHAU





General Information

Owned by Dong. A. Hai Van Cong Ty and registered in Saigon, the cargo motorship Phong Chau was built in 1949 at Waterhuizen by Gebr. van Diepen. Its 4-cycle, single-action diesel engine, manufactured by N.V. Werkspoor, Amsterdam, has eight 270-mm cylinders and a stroke of 500 mm.

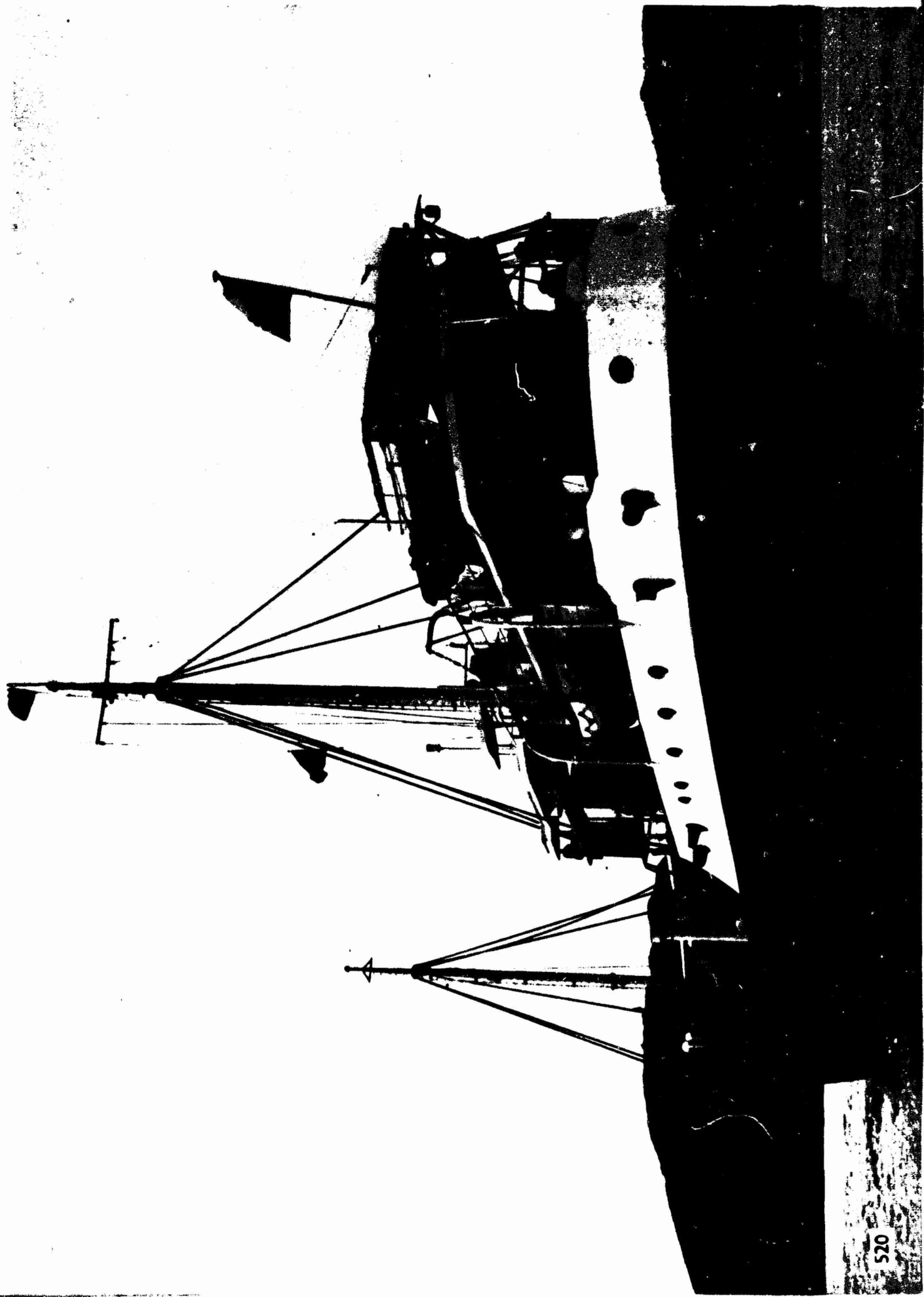
Khái Niệm Đại Cường

Tàu của Dong A. Hai Văn Công Ty và đăng bộ tại Saigon. Tàu máy chở hàng hoá Phong Châu do xưởng Gebr. van Diepen đóng tại Waterhuizen vào năm 1949. Máy diesel tác động đơn, 4 thì của tàu này do hãng N.V. Werkspoor ở Amsterdam chế tạo và có 8 xy-lanh dài 270 mm khoảng chạy của piston là 500 mm.

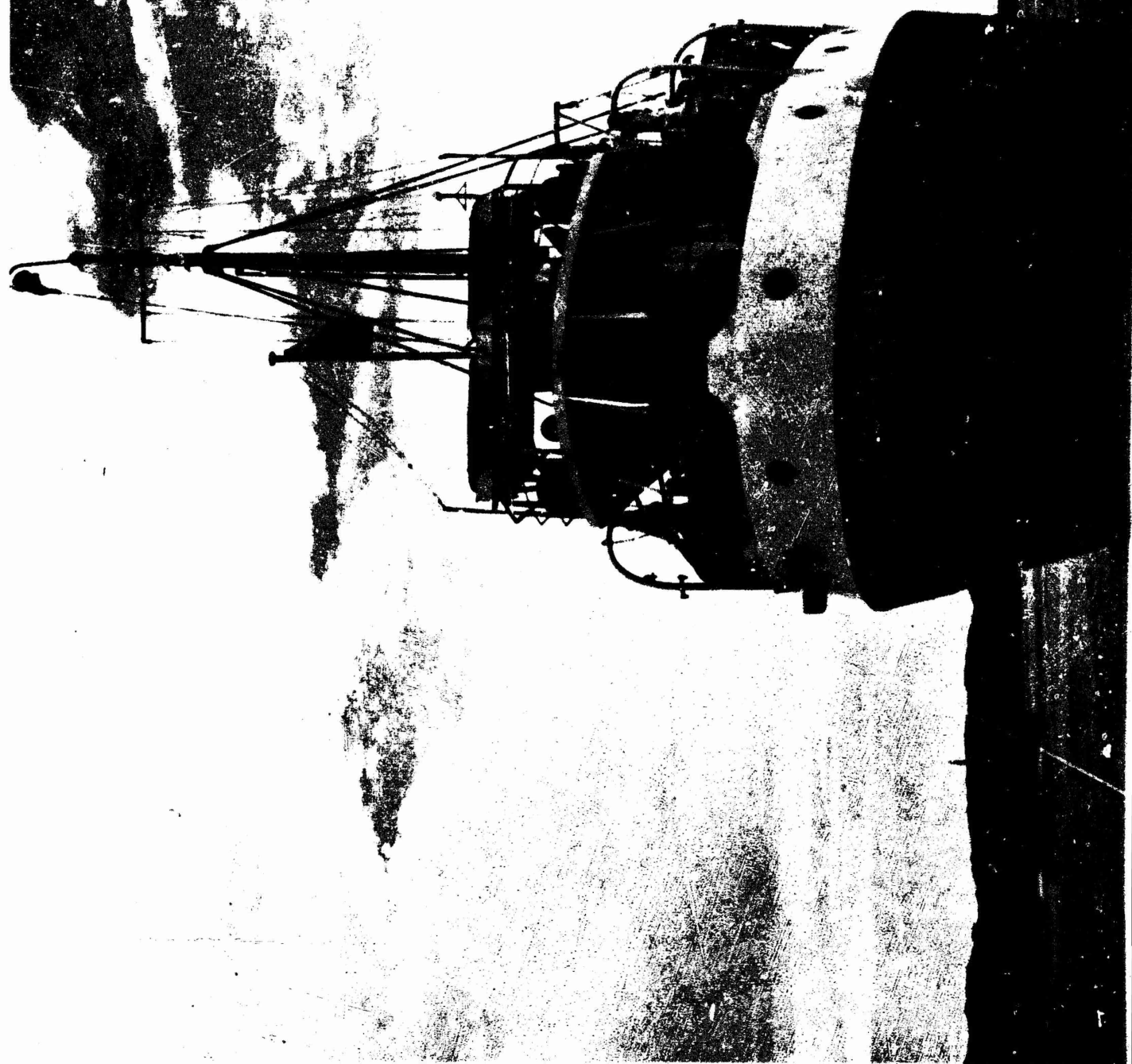
FLAG/NUMBER		TYPE		RADIO CALL SIGN	
South Vietnamese		Cargo Motorship		XVGj	
LOA	BEAM	GROSS TONS		NET TONS	
52 m	8.6 m	499		307	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		Diesel (One)	
3.4 m					
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		DF	
10 kt					

CỜ SỞ	LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN	
Việt-Nam Cộng-Hoa	Tàu Máy Chở Hàng Hoá		XVGj	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TẤN	
52 m	8m6	499	307	
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY		MÁY	Máy Diesel (Một Máy)	
3m4				
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI		
10 Gút		DF		

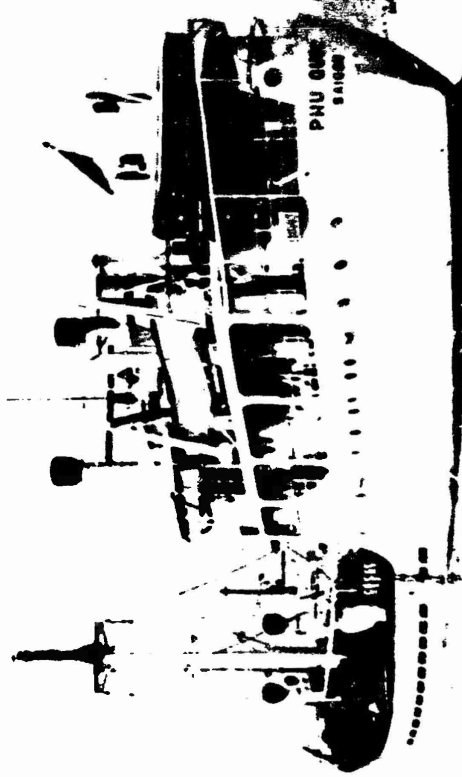
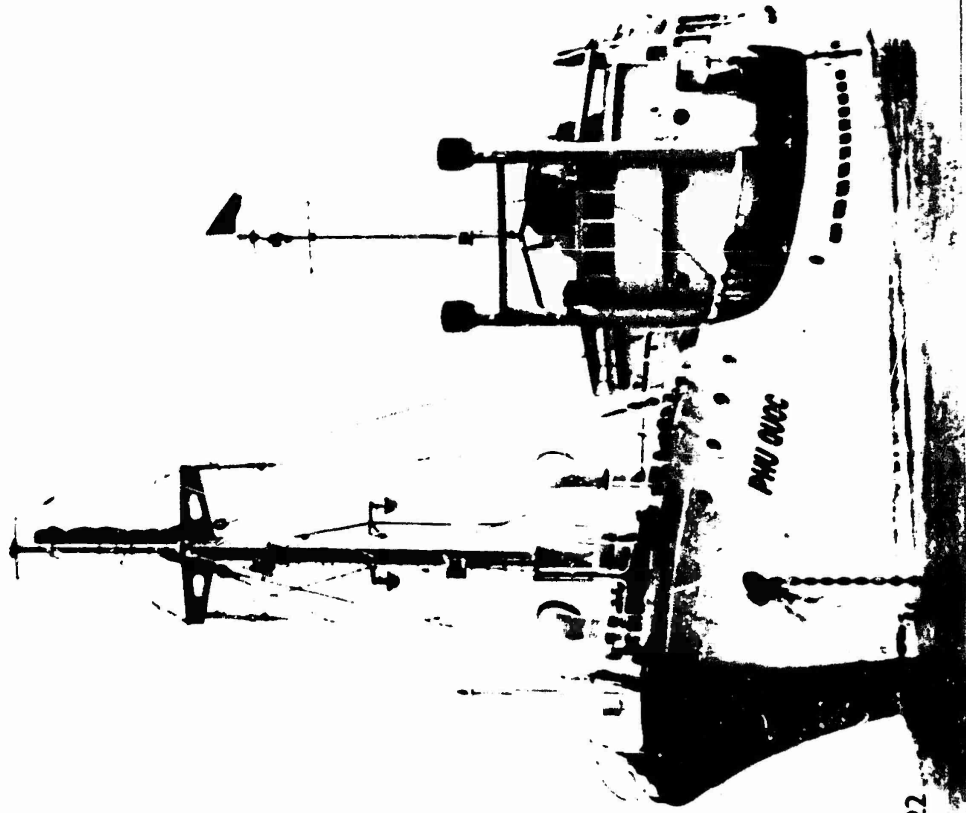
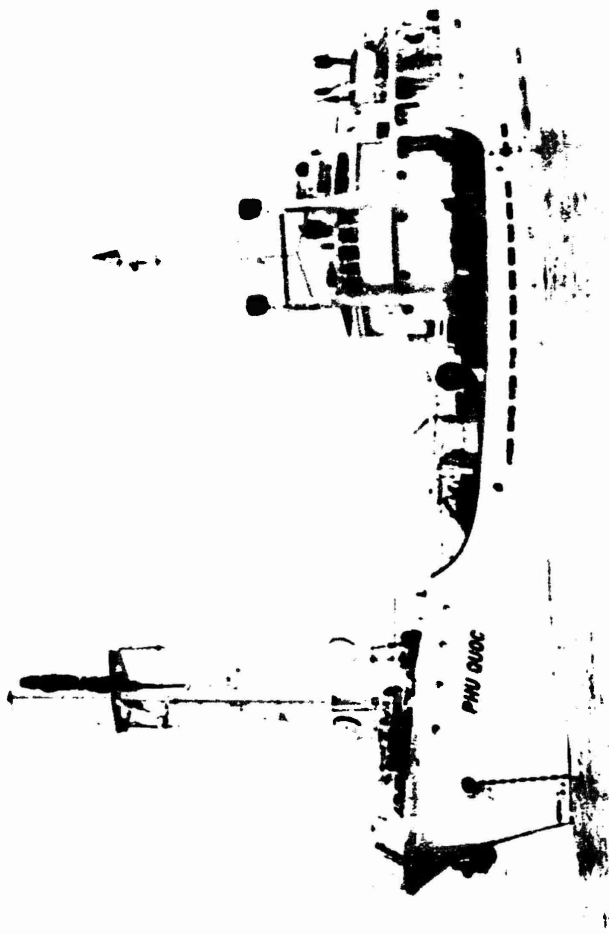
PHONG CHAU



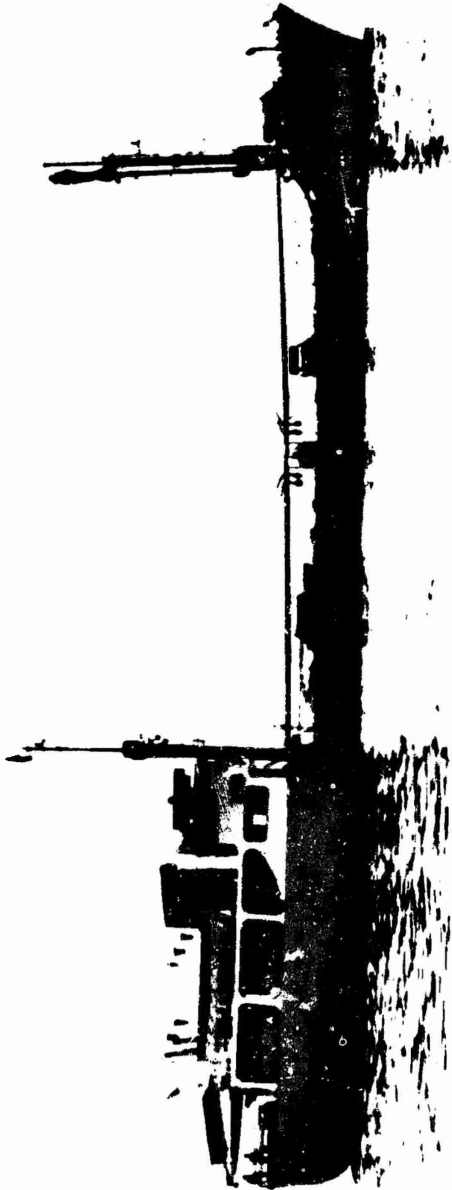
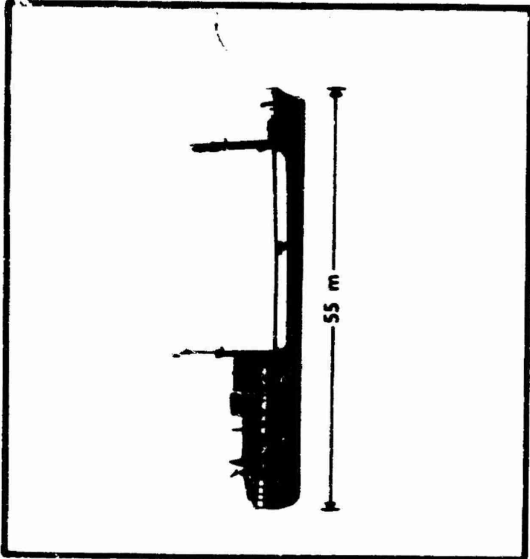
PHONG CHAU



PHU QUOC



PHU QUOC



General Information

Owned by the Republic of Vietnam, registered in Saigon, and in use by the National Railroad, the cargo motorship Phu Quoc was built in 1954 at Reykjavik by Brodogradiliste III Maj. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Sulzer in Switzerland, has six 290-mm cylinders and a stroke of 500 mm.

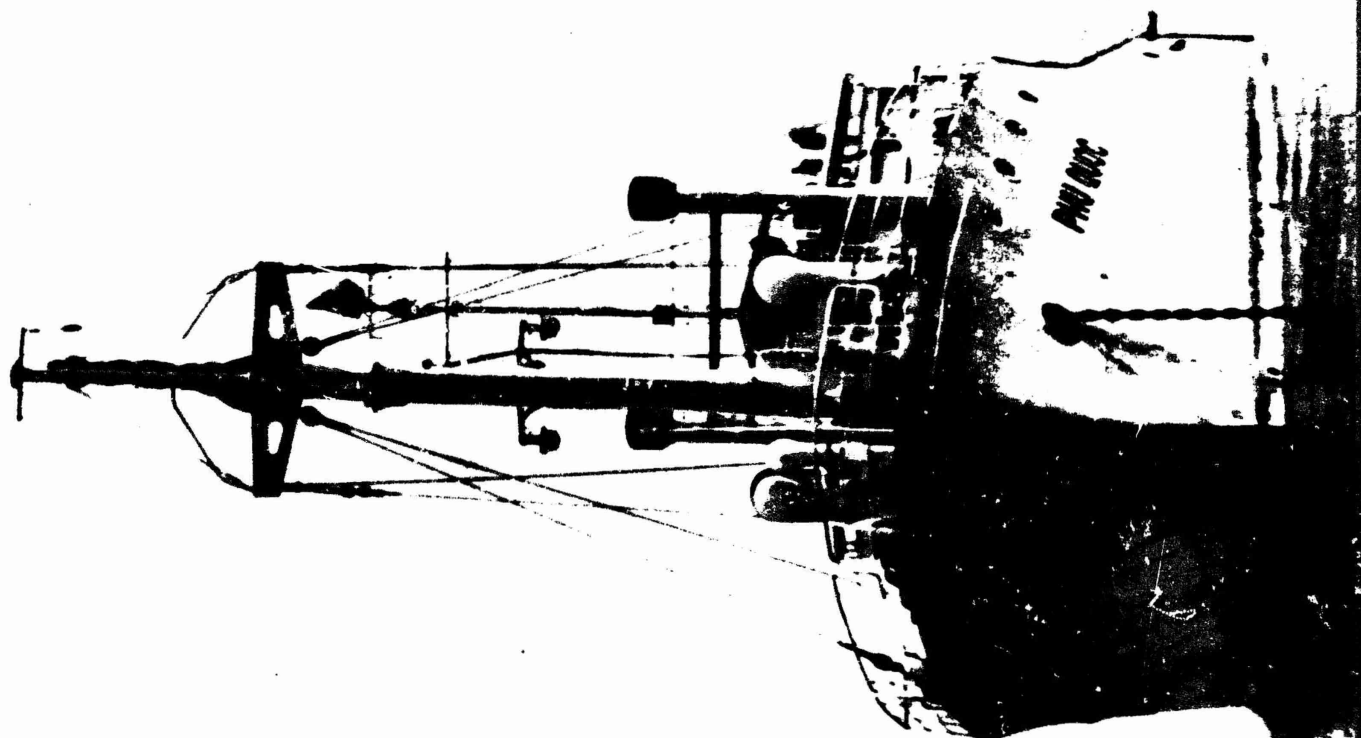
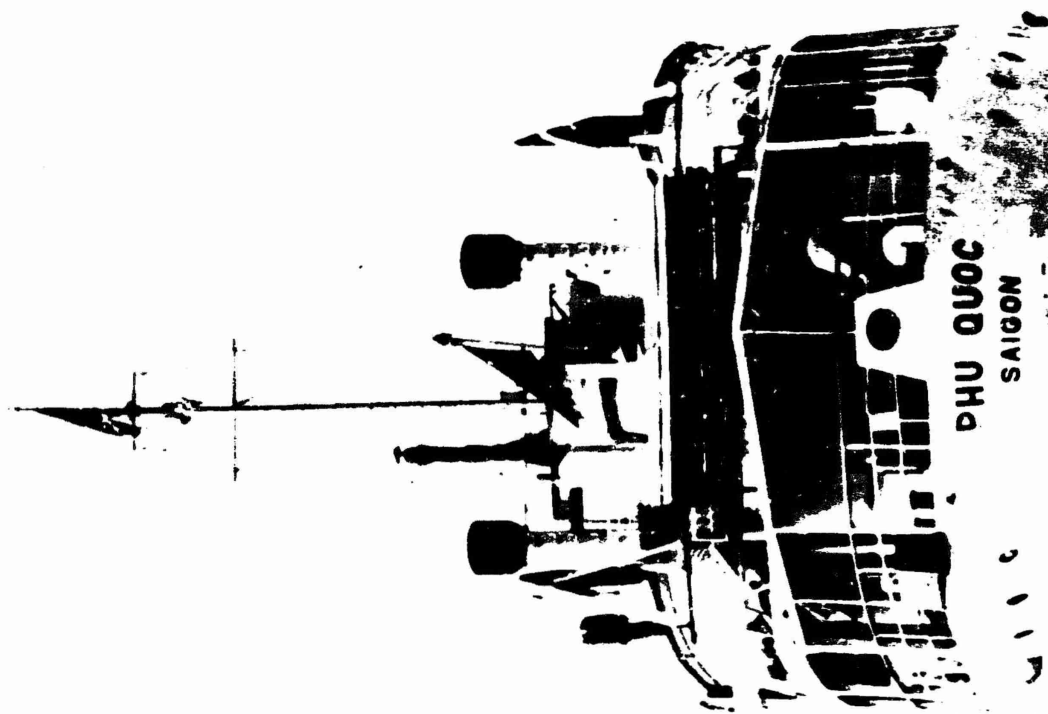
Khái Niệm Đại Cường

Tàu của Chính Phủ Việt-Nam Cộng-Hoà, đăng bộ tại Saigon và do Hoả Xa Quốc-Gia sử dụng. Tàu máy chở hàng hoá Phú Quốc do xưởng Brodogradiliste III Maj. đóng tại Reykjavik vào năm 1954. Máy diesel tác động đơn, hai thì của tàu này do hãng Sulzer ở Thụy Sĩ chế tạo. Máy có 6 xy-lanh dài 290 mm và khoảng chạy của piston là 500 mm.

FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
South Vietnamese		Cargo Motorship	XVJG	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
55 m	9.0 m	607	281	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		
3.7 m		Diesel (One)		
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		
10.5 kt		ESD, RT		

CỜ SỜ		LOẠI TÀU	DANH HIỆU VÔ-TUYẾN	
Việt-Nam Cộng-Hoà		Tàu Máy Chở Hàng Hoá	XVJG	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TẢI	
55 m	9m0	607	281	
TẦM NƯỚC KHÍ CHỖ ĐẨY		MÁY		
3m7		Máy Diesel (Một Máy)		
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN TIN HÀNG-HẢI		
10, 5 Gút		ESD, RT		

PHU QUOC



RASAMEE

General Information

Owned by Mrs. Poonsri Sutharom and registered in Bangkok, the cargo and passenger motorship Rasamee was built in 1955 at Hong Kong by The Taikoo Dockyard & Engineering Co. of Hong Kong Ltd. It has two 400-hp diesel engines.

FLAG NUMBER	TYPE		Cargo and Passenger Motorship		RADIO CALL SIGN	
Thai/32419	LOA	BEAM	GROSS TONS		NET TONS	
64 m	9.9 m	612		444		
DRAFT (Loaded)		ENGINE		Diesel (Two)		
2.1 m						
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS				

Khái Niệm Đại Cường

Tàu của Bà Poonsri Sutharom và đăng bộ tại Bangkok. Tàu máy chở hàng hoá và hành khách Rasamee do Công Ty Taikoo Dockyard và Engineering Co. of Hong Kong Ltd. đóng tại Hồng Kông vào năm 1955. Tàu này có 2 máy diesel mạnh 400 mã lực.

CỜ SỐ	LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYÊN	
Thái-Lan/32419	Tàu Máy Chở Hàng Hoá Và Hành Khách		HOQX	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ 64 m	BỀ NGANG 9m9	TRỌNG TẤN 612	TRỌNG TÀI 444	
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY 2m1	MÁY		Máy Diesel (Hai Máy)	
TỐC ĐỘ			DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI	

SUMBABA

General Information

Owned by Cia. de Nav. Abeto S.A. and registered in Panama, the cargo steamship Sumbawa was built in 1946 at Blyth by Blyth D.D. & S.B. Co. Ltd. Its triple-expansion steam engine, manufactured by George Clark Ltd., Sunderland, has one 13 1/2-in., one 22 1/2-in., and one 28-in. cylinder, and a stroke of 27 in.

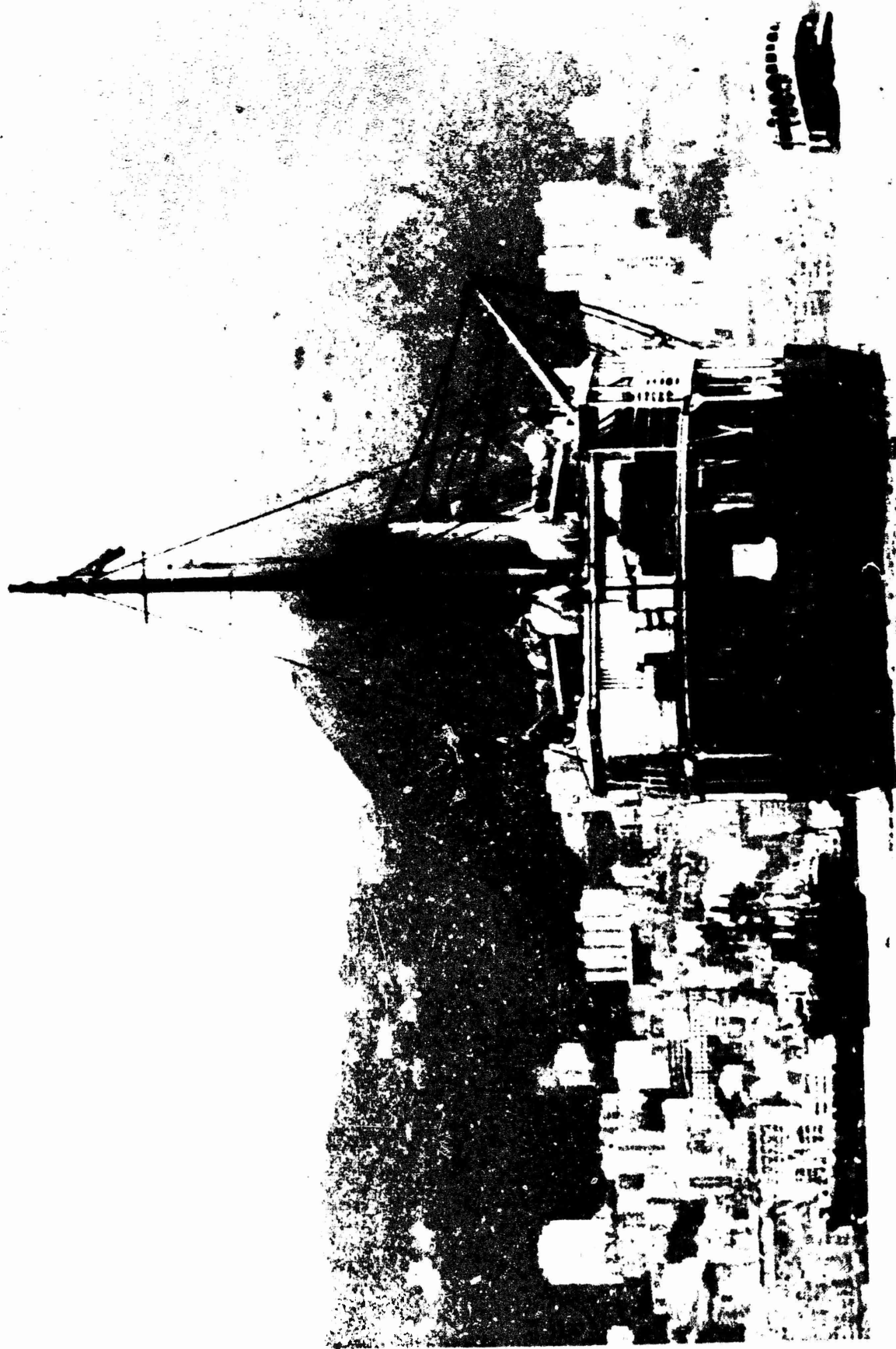
FLAG/NUMBER	TYPE		RADIO CALL SIGN	
Panamanian/3681 HK	Cargo Steamship		HOQX	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
69 m	11.2 m	1,351	697	
DRAFT (Loaded)	ENGINE		Steam: (One)	
4.9 m				
SPEED	NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		DF, ESD, RT	

Khái Niệm Đại Cường

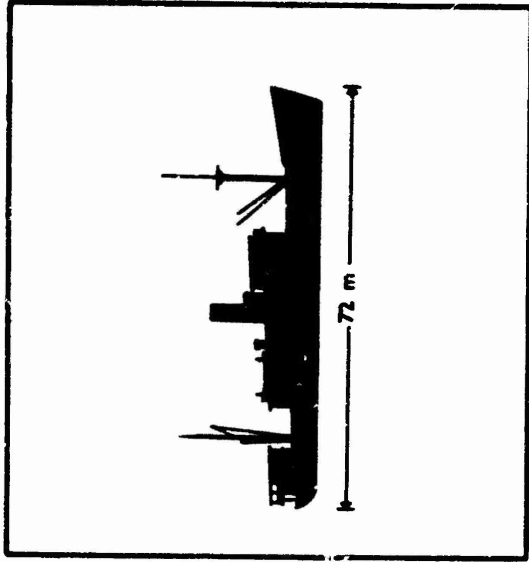
Tàu của Công Ty Cia. de Nav. Abeto S.A. và đăng bộ tại Panama. Tàu chạy hơi nước chở hàng hoá Sumbawa do Công Ty Blyth D.D. và S.B. Co. Ltd. đóng tại Blyth vào năm 1946. Máy hơi nước ba lần dẫn hơi do xưởng George Clark Ltd. ở Sunderland chế tạo và dùng một xy-lanh dài 34 cm, một cái dài 57 cm và một cái dài 70 cm. Khoảng chạy của piston là 67 cm 5.

CỜ SỐ	LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYÊN	
Panama/3681 HK	Tàu Chạy Hơi Nước Chở Hàng Hoá		HOQX	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ 69 m	BỀ NGANG 11m2	TRỌNG TẤN 1,351	TRỌNG TÀI 697	
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY 4m9	MÁY		Máy Hơi Nước (Một Chiếc)	
TỐC ĐỘ			DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI	
			DF, ESD, RT	

RUBI



RUBI



General Information

Owned by Thames Shipping Corp. S.A. and registered in Panama, the cargo steamship Rubi was built in 1925 at Sydney by Australian C. Wealth Shipping Bd. Its triple-expansion steam engine, also manufactured by Australian C. Wealth Shipping Bd., has one 18½-in., one 30-in., and one 49-in. cylinder, and a stroke of 36 in.

Khái Niệm Đại Cương

Tàu của Công Ty Thames Shipping Corp. S.A. và được đăng bộ tại Panama. Tàu chạy hơi nước chở hàng hoá Rubi do Công Ty Australian C. Wealth Shipping Bd. đóng tại Sydney vào năm 1925. Máy ba lần dẫn hơi của tàu cũng do Công Ty Australian C. Wealth Shipping Bd. chế tạo và có một xy-lanh dài 45 cm 5, một cái dài 75 cm và một cái dài 123 cm. Khoảng chạy của piston dài 90 cm.

FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
Panamanian/3786HK		Cargo Steamship	HPNE	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
72 m	10.7 m	1,440	600	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		
4.5 m		Steam (One)		
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		
		DF, ESD, GC, RDR		

CỜ SỐ		LOẠI TÀU	DANH HIỆU VÔ-TUYÊN	
Panama/3786HK		Tàu Chạy Hơi Nước Chở Hàng Hoá	HPNE	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TẢI	
72 m	10m7	1,440	600	
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY		MÁY		
4m5		Máy Hơi Nước (Một Máy)		
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI		
		DF, ESD, GC, RDR		

SG 76 TTDC

General Information

Registered in Saigon, the cargo motorship SG76TTDC is powered by two Gray Marine diesel engines.

FLAG NUMBER	TYPE		RADIO CALL SIGN	
South Vietnamese	Cargo Motorship			
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
28 m	6.7 m	122		
DRAFT (Loaded)	ENGINE		Diesel (Two)	
SPEED	NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			

Khái Niệm Đại Cường

Thuyền máy chở hàng hoá SG 76 TTDC đăng bộ tại Saigon và chạy bằng hai máy diesel hiệu Gray Marine.

CƠ SỞ		LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-THUYỀN	
Việt-Nam Cộng-Hoa		Tên Máy Chủ Hàng Hoá			
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ		BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TÀI	
28 m		6m7	122		
TÂM NƯỚC KHI CHỜ ĐẦY			MÁY		
			Máy Diesel (Hai Máy)		
TỐC ĐỘ			DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI		

SG 94 TTDC

General Information

Owned by Shell and registered in Saigon, the cargo motorship SG94TTDC is powered by two Crepelle Allen diesel engines.

FLAG/NUMBER	TYPE		RADIO CALL SIGN	
South Vietnamese	Cargo Motorship			
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
42 m	5.7 m	149		
DRAFT (Loaded)	ENGINE		Diesel (Two)	
SPEED	NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			

Khái Niệm Đại Cường

Tàu hăng Shell và đăng bộ tại Saigon. Tàu máy chở hàng hoá SG 94 TTDC chạy bằng hai máy diesel hiệu Crepelle Allen.

CƠ SỞ	LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-THUYỀN	
Việt-Nam Cộng-Hoa	Tàu Máy Chở Hàng Hoá			
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TẢI	
42 m	5m7	149		
TÂM NƯỚC KHI CHỜ ĐẦY		MÁY		
		Máy Diesel (Hai Máy)		
TỐC ĐỘ	DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI			

General Information

Owned by Shell and registered in Saigon, the cargo motorship SG95TTDC is powered by two Crepelle Allen diesel engines.

FLAG/NUMBER	TYPE		RADIO CALL SIGN
South Vietnamese	Cargo Motorship		
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS
42 m	5.7 m	149	
DRAFT (Loaded)	ENGINE		
	Diesel (Two)		
SPEED	NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		

Khái Niệm Đại Cương

Tàu của hãng Shell và đăng bộ tại Saigon. Tàu máy chở hàng hoá SG95TTDC chạy bằng hai máy diesel hiệu Crepelle Allen.

CỜ SỐ	LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN
Việt-Nam Cộng-Hoà	Tàu Máy Chở Hàng Hoá		
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TÀI
42 m	5m7	149	
TẦM NƯỚC KHI CHỜ ĐẦY	MÁY		
	Máy Diesel (Hai Máy)		
TỐC ĐỘ	DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI		

General Information

Owned by Skibs A/S Karlander and registered in Fredrikstad, the cargo motorship Slidre was built in 1921 at Svelvik by Bokerøens Skibs. Its 4-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Henschel Maschinenbau, Hamburg, has six 330-mm cylinders and a stroke of 440 mm.

FLAG/NUMBER	TYPE		RADIO CALL SIGN
Norwegian	Cargo Motorship		LEGP
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS
64 m	9.5 m	815	464
DRAFT (Loaded)	ENGINE		
4.6 m	Diesel (One)		
SPEED	NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		
9 kt	DF, ESD		

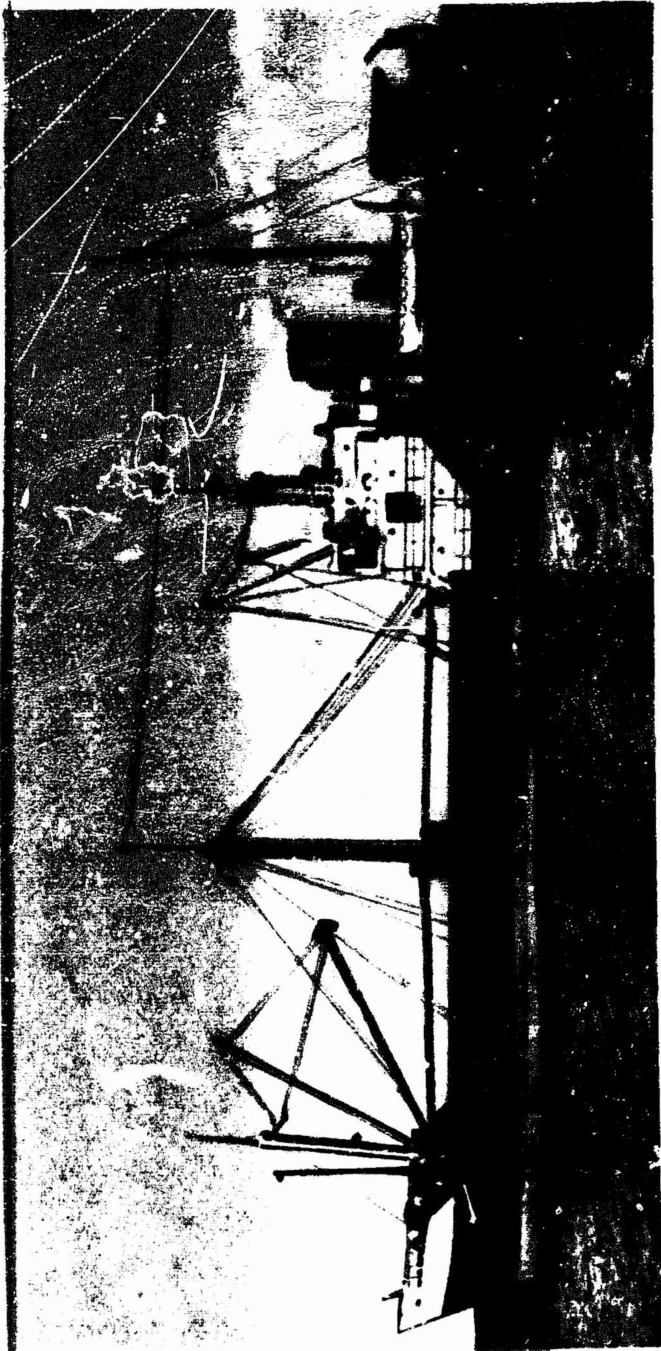
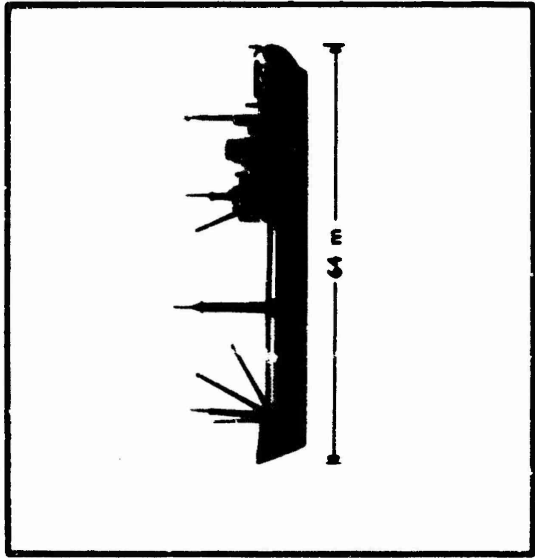
SLIDRE

Khái Niệm Đại Cương

Tàu của hãng Skibs A/S Karlander và đăng bộ tại Fredrikstad. Tàu máy chở hàng hoá Slidre do xưởng Bokerøens Skibs đóng tại Svelvik vào năm 1921. Máy diesel tác động đơn, 4 thì do xưởng Henschel Maschinenbau ở Hamburg chế tạo và có 6 xy-lanh dài 330 mm khoảng chạy của piston là 440 mm.

CỜ SỐ	LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-THUYẾN
Nhà Uý	Tàu Máy Chở Hàng Hoá		LEGP
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TÀI
64 m	9m5	815	464
TẦM NƯỚC KHI CHỜ ĐẦY	MÁY		
4m6	Máy Diesel (Một Máy)		
TỐC ĐỘ	DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI		
9 Gút	DF, ESD		

SUNRISE
(PREVIOUS NAME SILVER STEER)



General Information

Owned by Interinsular Nav. Corp. S.A. and registered in Panama, the cargo motorship Sunrise was built in 1945 at Kobe by Sanko Zosenho. Its 4-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Niigata Engine Co. Ltd., Niigata, has six 370-mm cylinders and a stroke of 520 mm.

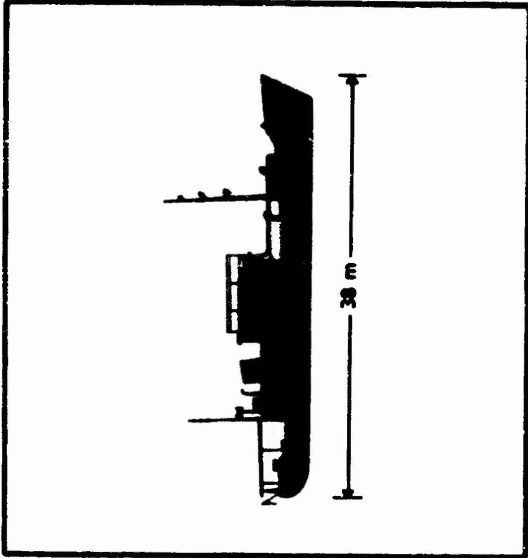
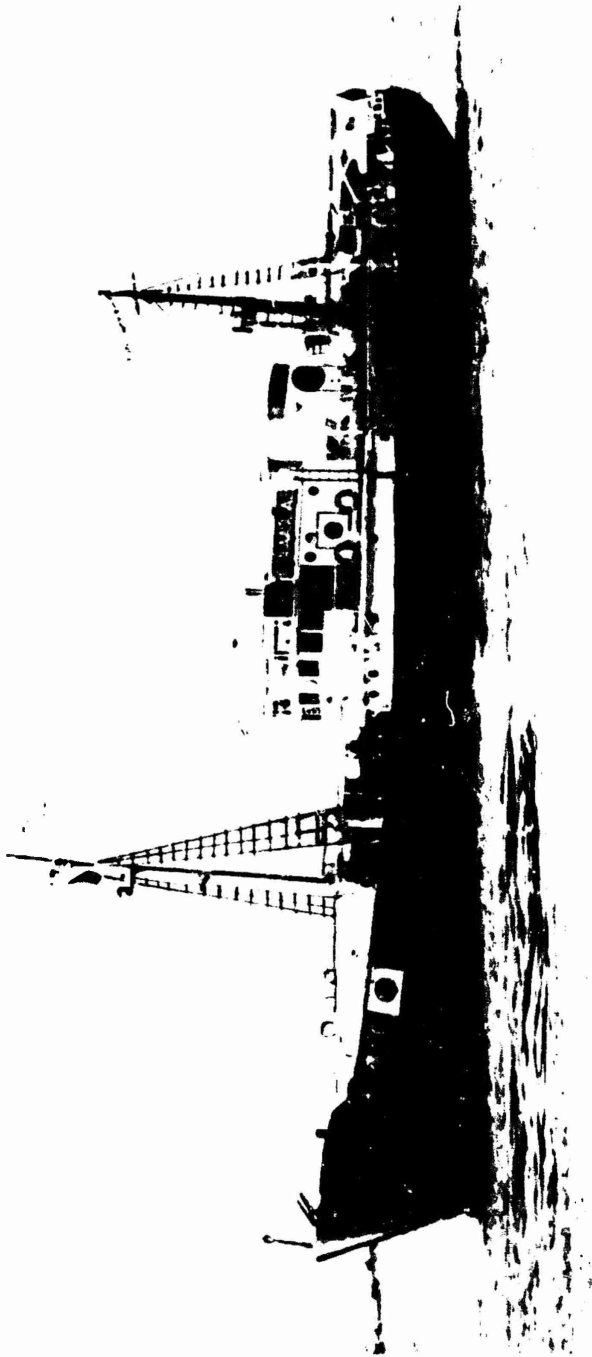
Khái Niệm Đại Cường

Tàu của Công Ty Interinsular Nav. Corp. S.A. và đăng bộ tại Panama. Tàu máy chở hàng hoá Sunrise do hãng Sanko Zosenho đóng tại Kobe vào năm 1945. Máy diesel tác động đơn, 4 thái của tàu này do hãng Niigata Engine Co. Ltd. ở Niigata chế tạo và có 6 xy-lanh dài 370 mm. Khoáng chạy của piston là 520 mm.

FLAG/NUMBER	TYPE		RADIO CALL SIGN	
Panamanian 3577 HK	Cargo Motorship		HOIH	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
64 m	9.5 m	916	561	
DRAFT (Loaded)	ENGINE			
4.6 m	Diesel (One)			
SPEED	NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			

CỜ	LOẠI TÀU	DANH HIỆU VÕ-TUYÊN	
Panama/3577 HK	Tàu Máy Chở Hàng Hoá	HOIH	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TẢI
64 m	9m5	916	516
TẦM NƯỚC KHI CHỞ DẦY	MÁY		
4m6	Máy Diesel (Một Máy)		
TỐC ĐỘ	DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI		

TENYO MARU



General Information

Owned by the Government of Japan (Ministry of Agriculture and Forestry) and registered in Tokyo, the fisheries research ship Tenyo Maru was built at Yokohama by Nippon Kokan. Its 4-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Minsei Sangyo, Tokyo, has six 380-mm cylinders and a stroke of 520 mm.

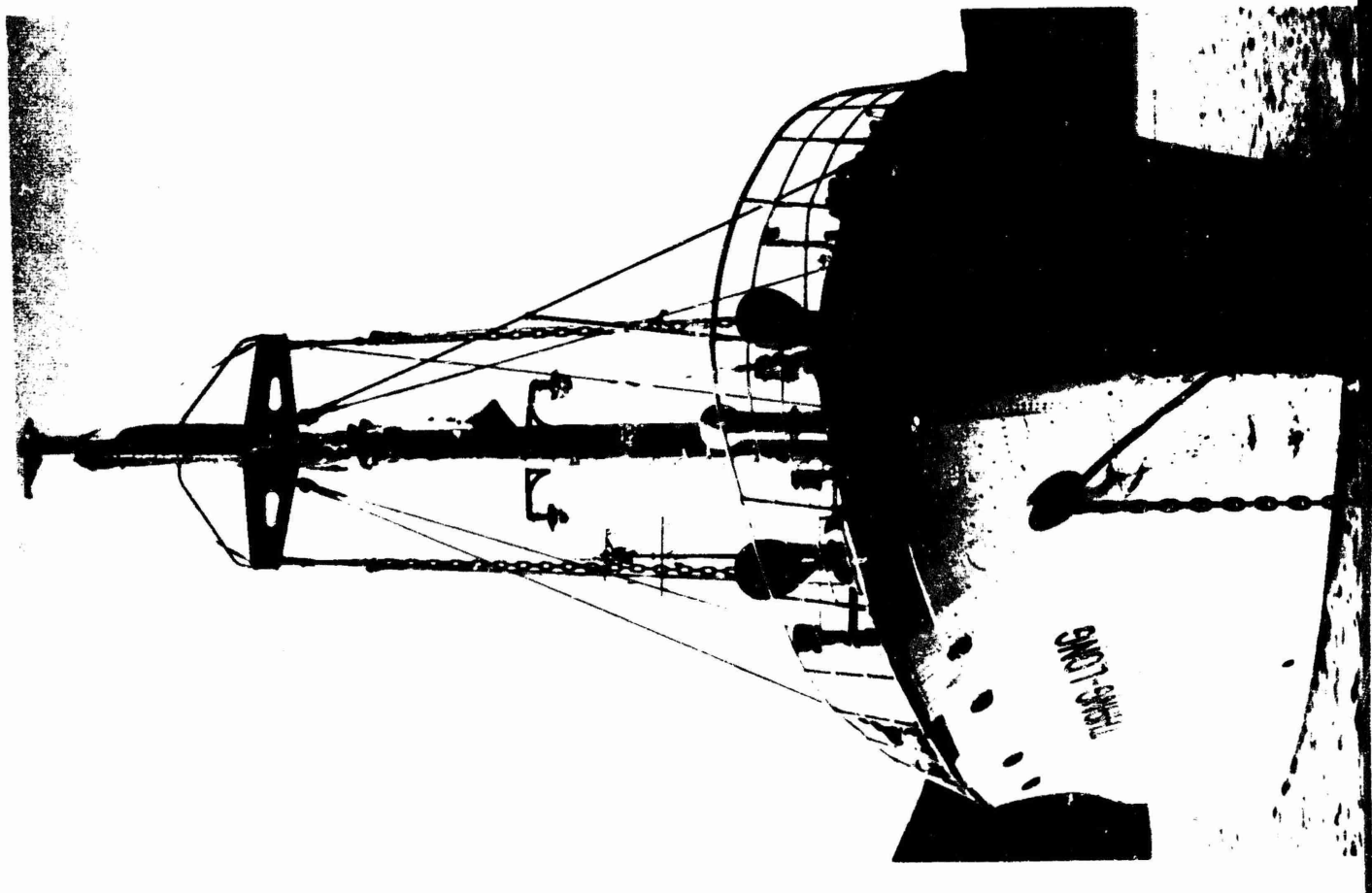
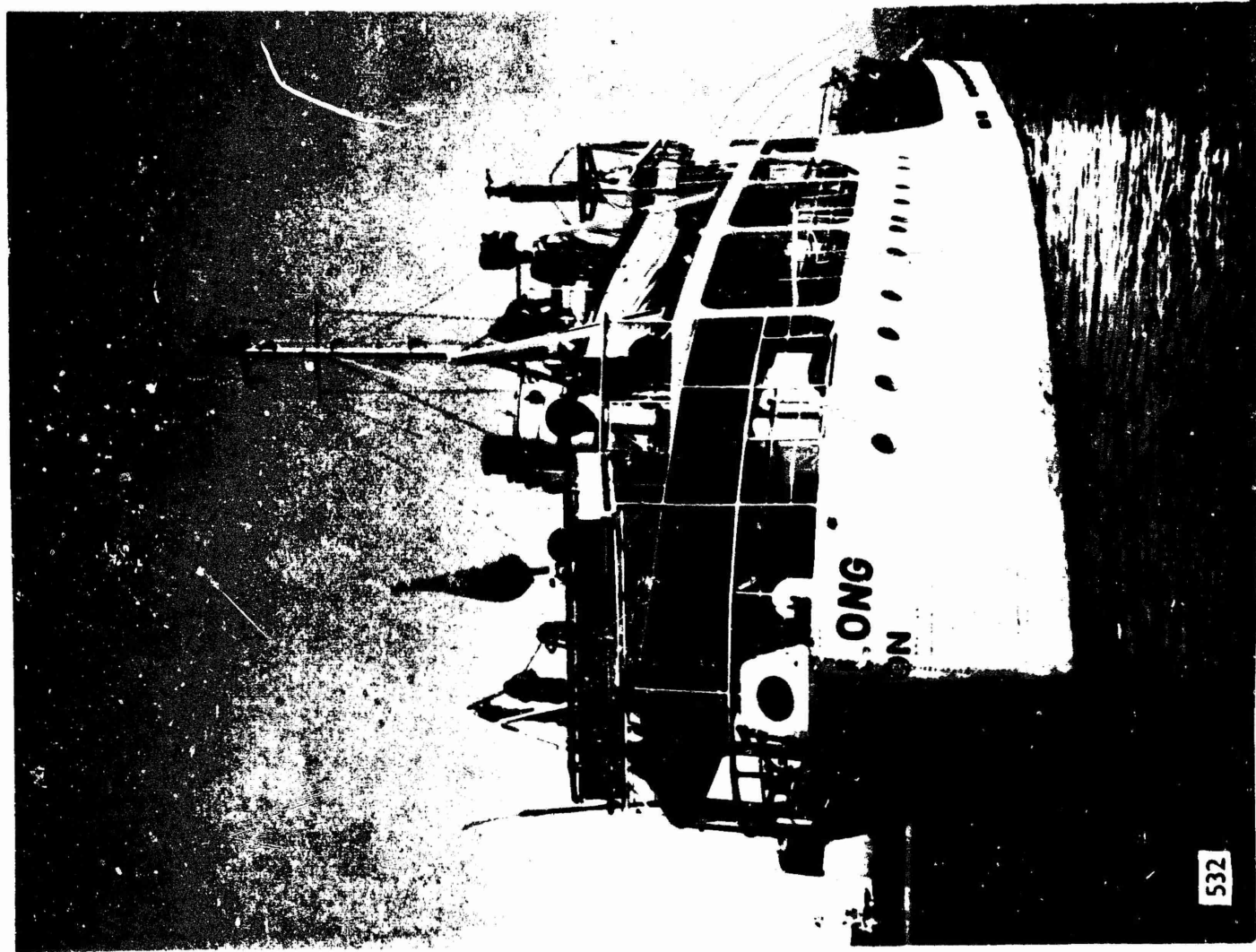
Khái Niệm Đại Cương

Tàu của Chính-Phủ Nhật-Bản (Bộ Nông-Lâm) và đăng bộ tại Tokyo. Tàu khảo cứu ngư nghiệp Tenyo Maru do Công Ty Nippon Kokan đóng tại Yokohama. Máy diesel tác động đơn, loại 4 thì do xưởng Minsei Sangyo ở Tokyo chế tạo và dùng 6 xy-lanh dài 380 mm. Khoảng chạy của piston là 520 mm.

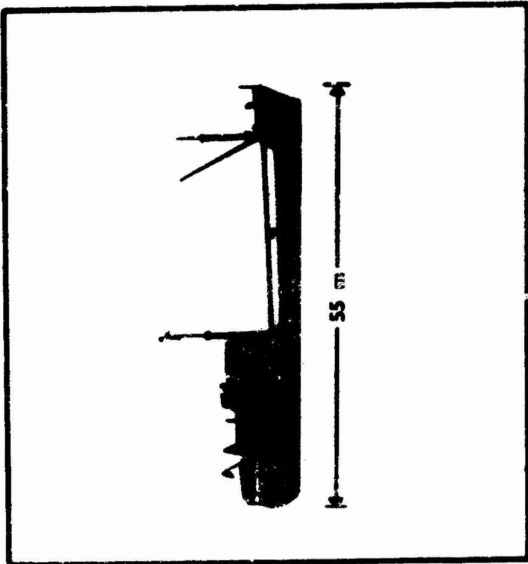
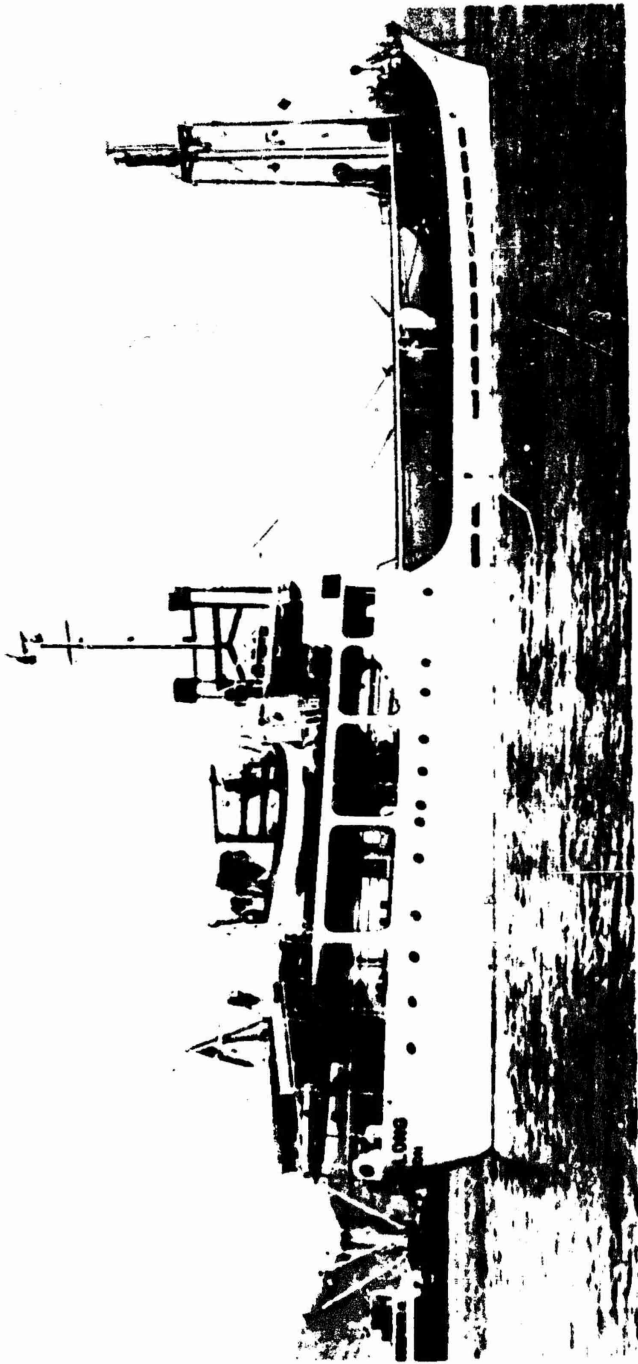
FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
Japanese/62924		Fisheries Research Ship	JAOO	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
38 m	7.0 m	214	67	
DRAFT (Loaded)	ENGINE		Diesel (One)	
3.0 m				
SPEED	NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			

CỜ SỐ	LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-THUYẾN	
Nhật-Bản/62924	Tàu Khảo Cứu Ngư Nghiệp		JAOO	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TẢI	
38 m	7m0	214	67	
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY	MÁY		Máy Diesel (Một Máy)	
3m0				
TỐC ĐỘ	DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI			

THANG-LONG



THANG-LONG



General Information

Owned by the Republic of Vietnam, registered in Saigon, and in use by the National Railroad, the cargo motorship Thang-Long was built in 1953 at Reykjavik by Brodogradiliste III Maj. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Sulzer in Switzerland, has six 290-mm cylinders and a stroke of 500 mm.

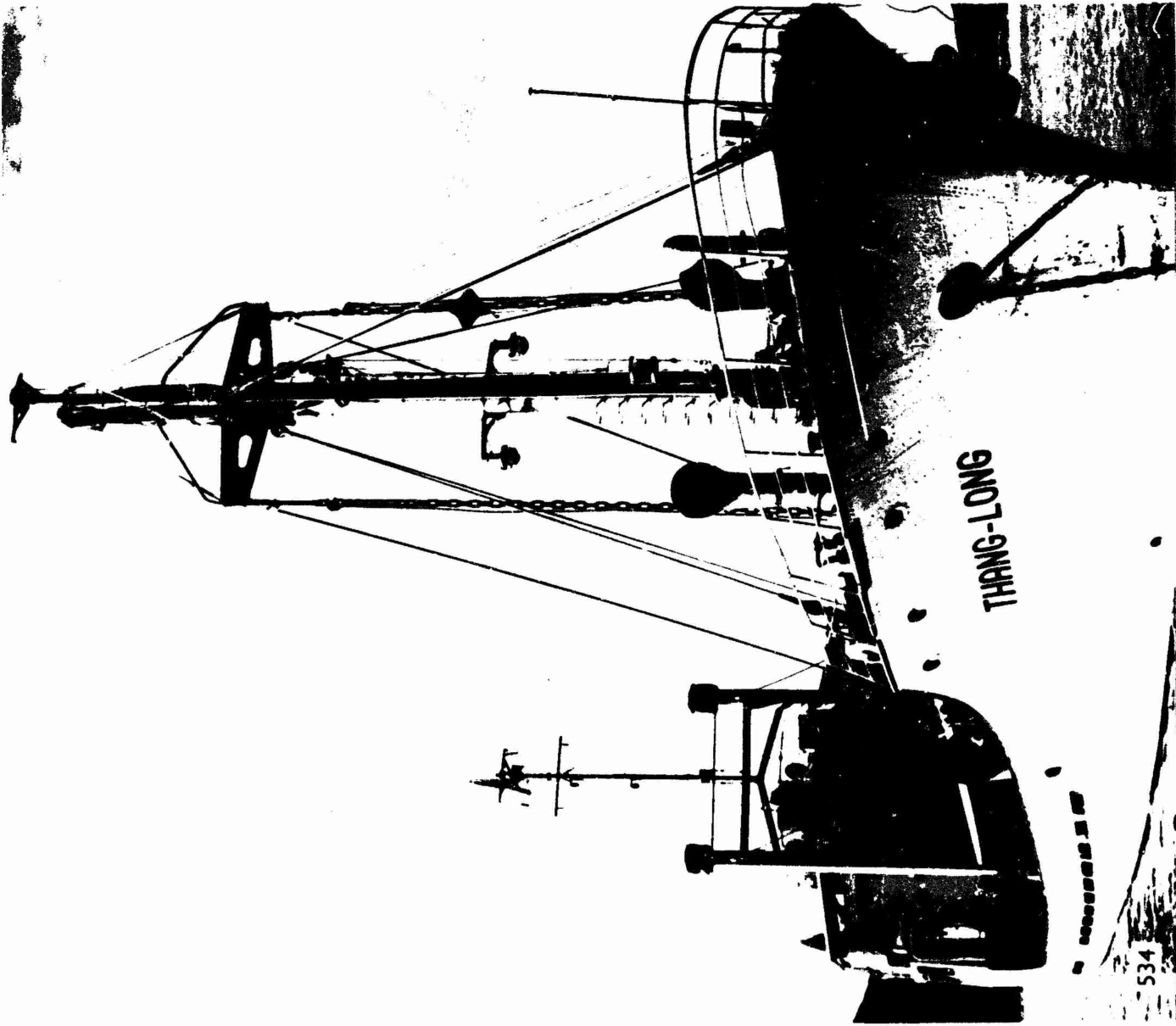
Khái Niệm Đại Cường

Tàu của Chính-Phủ Việt-Nam Công-Hoà, đăng bộ tại Saigon và do Hoà Xa Quốc-Gia sử dụng. Tàu máy chở hàng hoá Thăng-Long do xưởng Brodogradiliste III Maj. đóng tại Reykjavik vào năm 1953. Máy diesel tác động đơn, hai thì do hãng Sulzer ở Thụy-Sĩ chế tạo và có 6 xy-lanh dài 290 mm. Khoảng chạy của piston là 500 mm.

FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
South Vietnamese		Cargo Motorship	XVJD	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
55 m	9.0 m	427	281	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		
3.9 m		Diesel (One)		
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		
10.5 kt		ESD, RT		

CỜ SỐ	LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYÊN	
Việt-Nam Cộng-Hoa	Tàu Máy Chở Hàng Hóa		XVJD	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TẢI	
55 m	9m0	607	281	
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY		MÁY		
3m9		Máy Diesel (Một Máy)		
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI		
10, 5 Gut		ESD, RT		

THANG-LONG



THAI SON (SG 13 TTDC)

General Information

The cargo motorship Thai Son (SG13TTDC) is registered in Saigon.

FLAG/NUMBER South Vietnamese		TYPE Cargo Motorship		RADIO CALL SIGN	
LOA 32 m	BEAM 4.9 m	GROSS TONS 105	NET TONS		
DRAFT (Loaded)		ENGINE Diesel (One)			
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			

Khai Niệm Đại Cường

Tàu máy chở hàng hoá Thái Sơn (SG 13 TTDC) đăng bộ tại Saigon.

CỜ SỐ Việt-Nam Cộng-Hoa/		LOẠI TÀU Tàu Máy Chở Hàng Hoá		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ 32 m	BỀ NGANG 4m9	TRỌNG TẤN 105			
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY		MÁY Máy Diesel (Một Máy)			
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI			

General Information

Owned by San Raimundo and registered in Panama, the cargo steamship Valiente was built in 1910 at Ardrossan by Ardrossan D.D. & E. Co. Ltd. Its triple-expansion steam engine, manufactured by D. Rowan & Co. Ltd., Glasgow, has one 15-in., one 25-in., and one 40-in. cylinder, and a stroke of 27 in.

FLAG/NUMBER Panamanian/533P		TYPE Cargo Steamship		RADIO CALL SIGN HOUV	
LOA 57 m	BEAM 9.8 m	GROSS TONS 709	NET TONS 336		
DRAFT (Loaded) 3.2 m		ENGINE Steam (One)			
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			

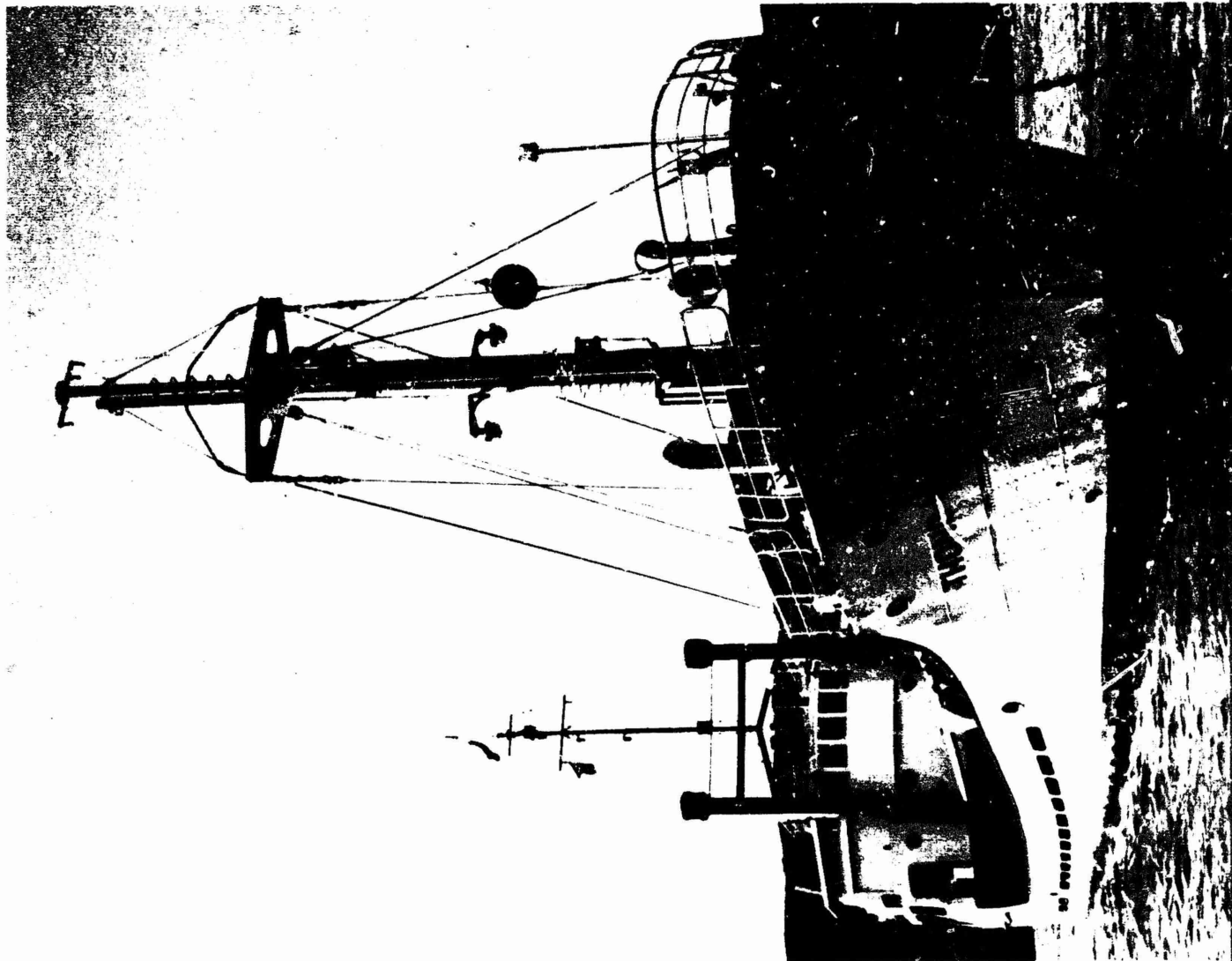
VALIENTE

Khai Niệm Đại Cường

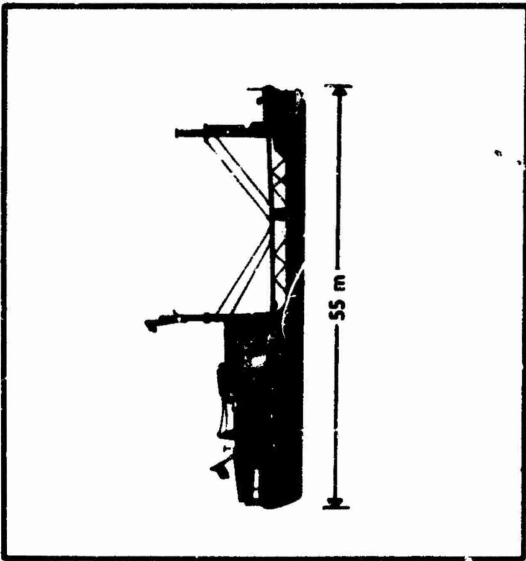
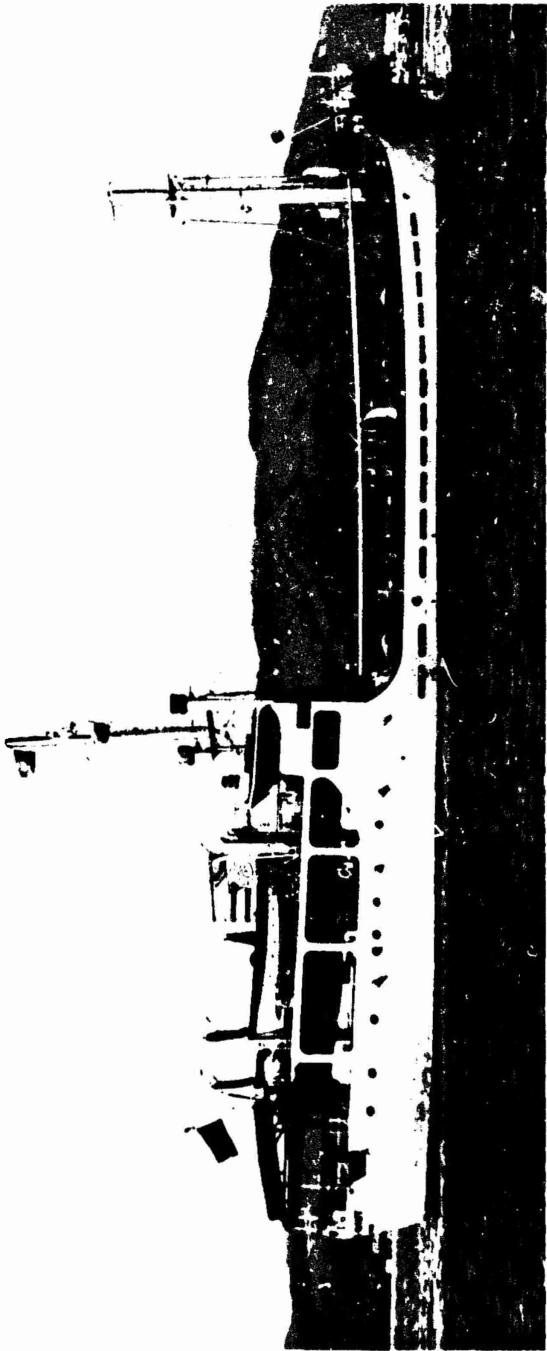
Tàu của Công Ty San Raimundo và đăng bộ tại Panama. Tàu chạy hơi nước chở hàng hoá Valiente do Công Ty Ardrossan D.D. và E. Co. Ltd. đóng tại Ardrossan vào năm 1910. Máy hơi nước ba lần dẫn hơi của tàu do Công Ty D. Rowan và Co. Ltd. ở Glasgow chế tạo và có 1 xy-lanh dài 37 cm 5, một cái dài 62 cm 5 và một cái dài 100 cm. Khoảng chạy của piston là 67 cm 5

CỜ SỐ	Panama/533P		LOẠI TÀU Tàu Chạy Hơi Nước Chở Hàng Hoá		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN HOUV	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ 57 m	BỀ NGANG 9m8		TRỌNG TẤN 709		TRỌNG TẢI 336	
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY 3m2			MÁY Máy Hơi Nước (Một Máy)			
TỐC ĐỘ			DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI			

THONG-NHUT



THONG-NHUT



General Information

Owned by the Republic of Vietnam, registered in Saigon, and in use by the National Railroad, the cargo motorship Thong-Nhut was built in 1954 at Reykjavik by Brodogradiliste III Maj. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Sulzer in Switzerland, has six 290-mm cylinders and a stroke of 500 mm.

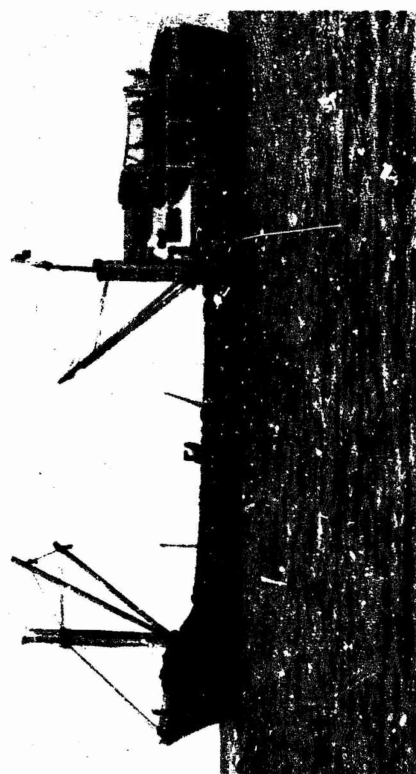
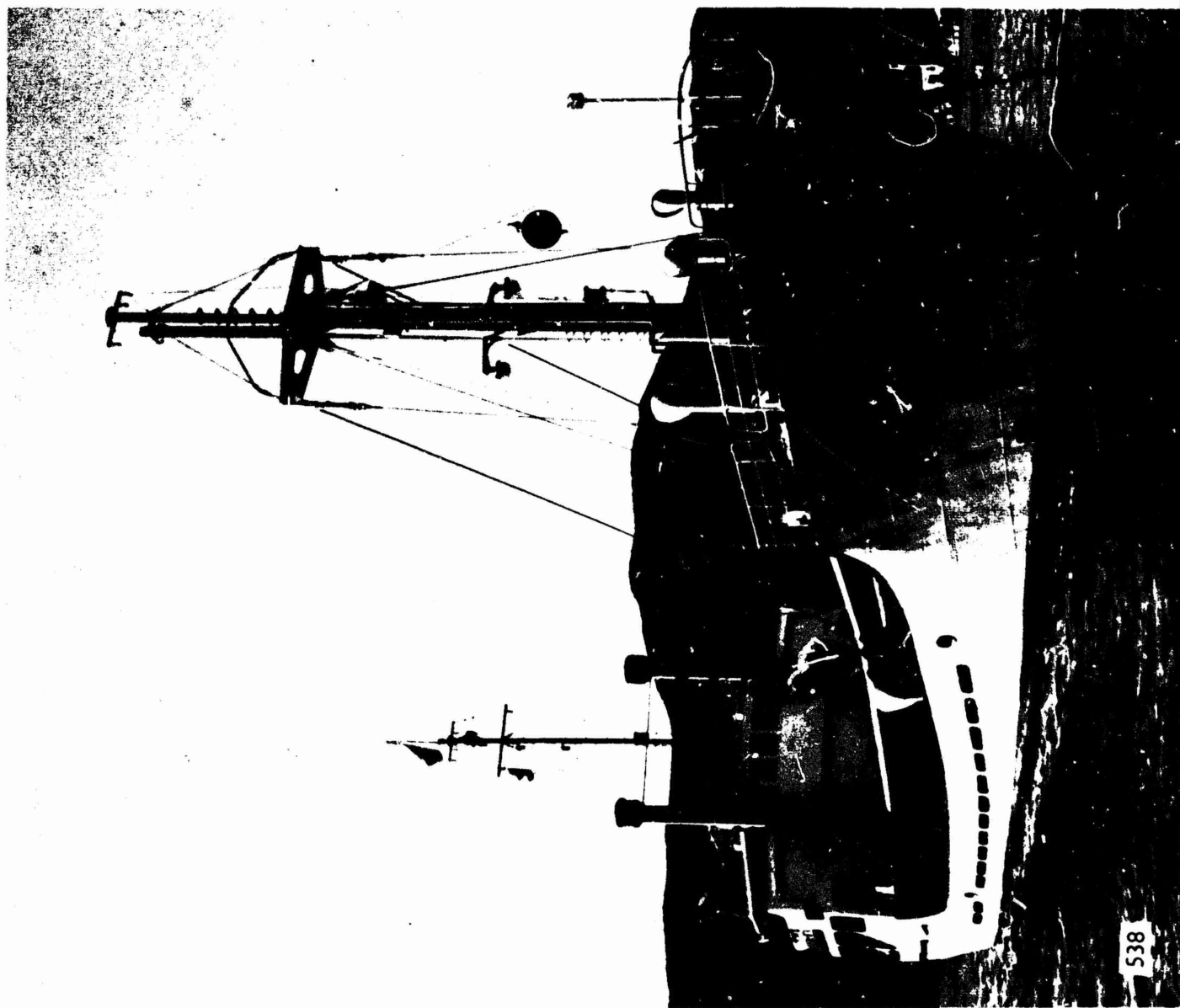
FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
South Vietnamese		Cargo Motorship	XVJF	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
55 m	9.0 m	607	281	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		
3.9 m		Diesel (One)		
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		
10.5 kt		ESD, RT		

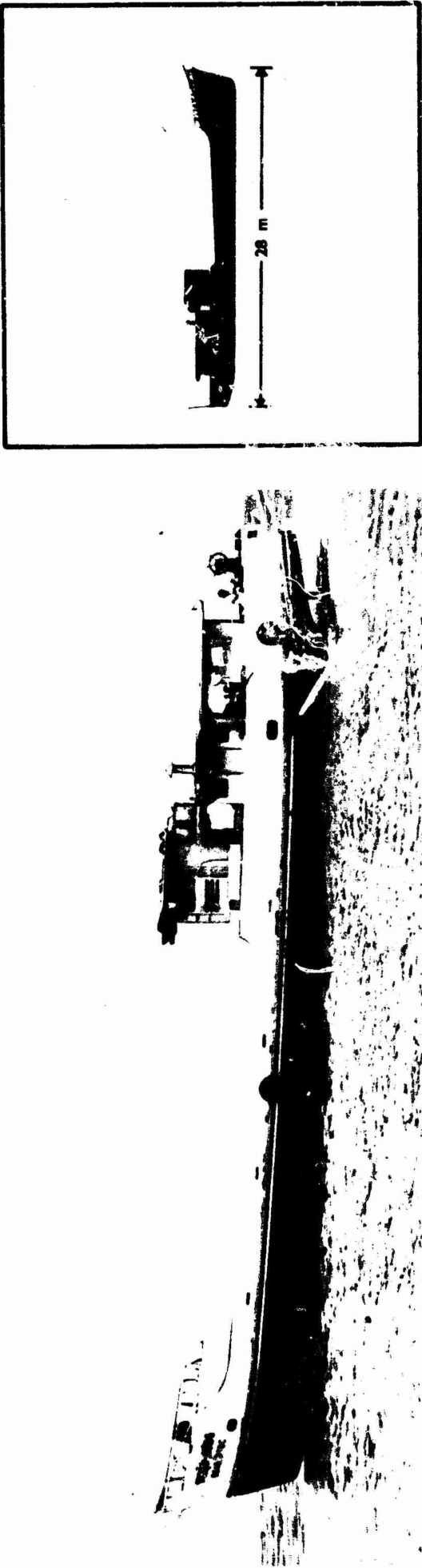
Khái Niệm Đại Cường

Tàu của Chính Phủ Việt-Nam Công-Hoà, đăng bộ tại Saigon và do Hoả Xa Quốc-Gia sử dụng. Tàu máy chở hàng hoá Thống-Nhut do xưởng Brodogradiliste III Maj. đóng tại Reykjavik vào năm 1954. Máy diesel tác động đơn, hai thì do hãng Sulzer ở Thụy-Sĩ chế tạo và có 6 xy-lanh dài 290 mm. Khoảng chạy của piston là 500 mm.

CỜ SỐ	LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN	
Việt-Nam Công-Hoà	Tàu Máy Chở Hàng Hoá		XVJF	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TẢI	
55 m	9m0	607	281	
TẦM NƯỚC KHİ CHỖ ĐẦY		MÁY		
3m9		Máy Diesel (Một Máy)		
TỐC ĐỘ		DỤNG-CU TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI		
10, 5 Gút		ESD, RT		

THONG-NHUT





General Information

Registered in Saigon, the cargo motorship Thuan Hung (SG40 TTDC) is powered by four Gray Marine diesel engines.

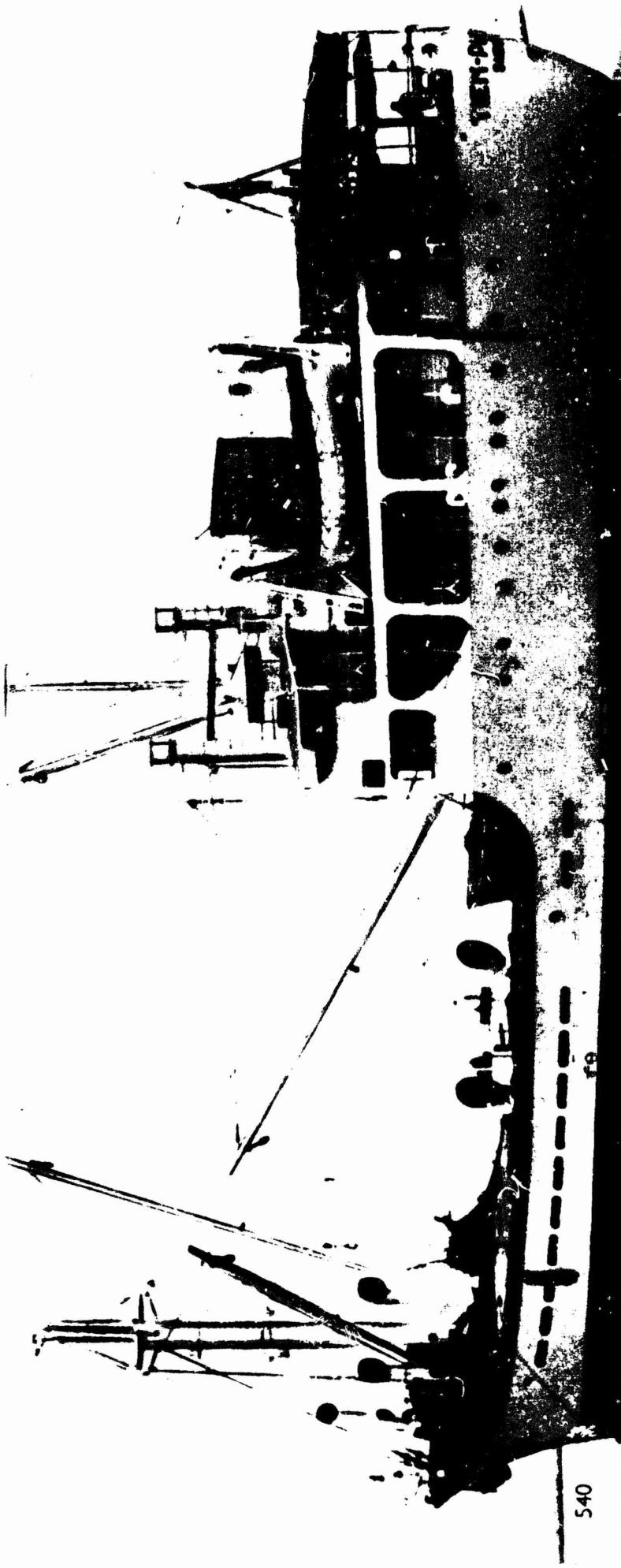
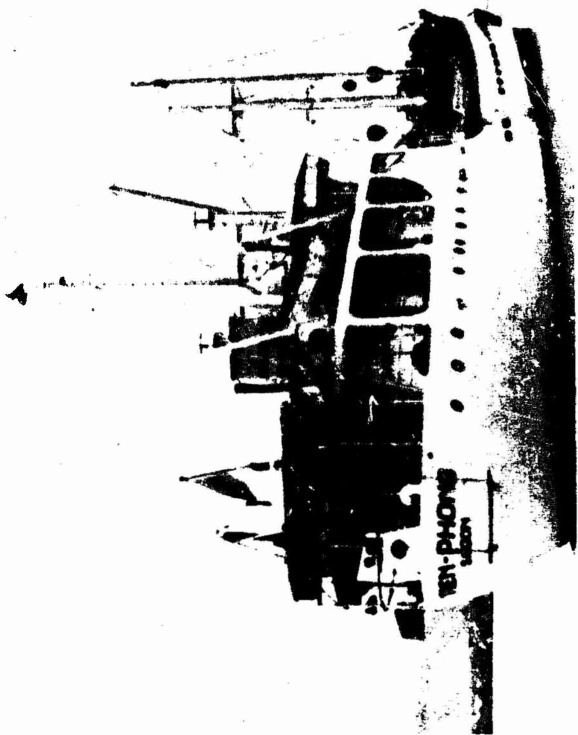
Khái Niệm Đại Cương

Tàu máy chở hàng hoá Thuận Hưng (SG 40 TTDC) đăng bộ tại Saigon và chạy bằng bốn máy diesel hiệu Gray Marine.

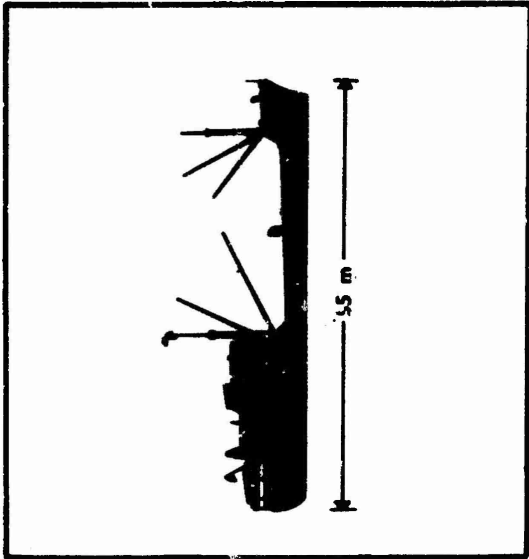
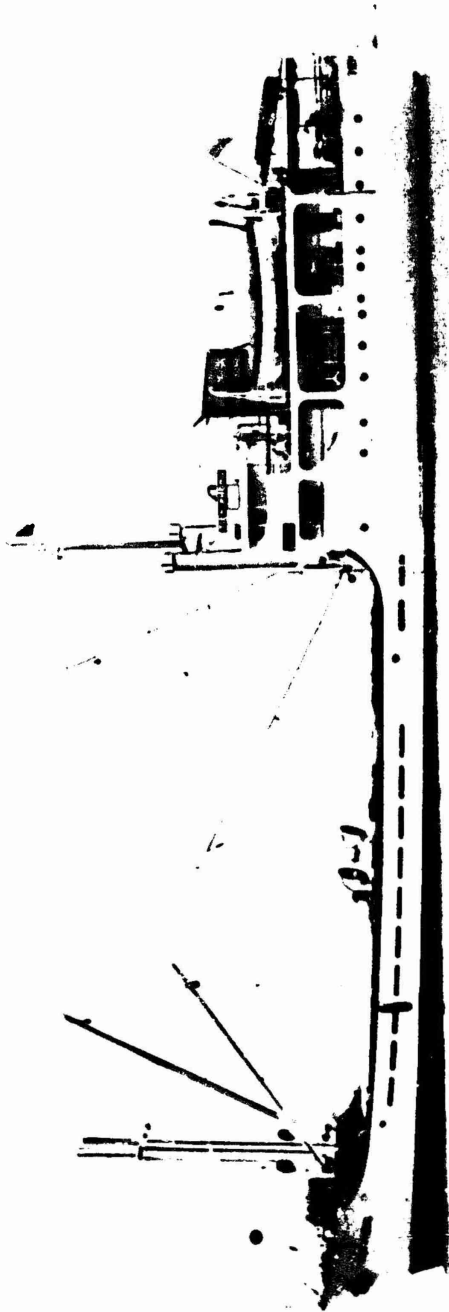
FLAG/NUMBER		TYPE		RADIO CALL SIGN	
South Vietnamese		Cargo Motorship			
LOA	BEAM	GROSS TONS		NET TONS	
28 m	7.2 m	137			
DRAFT (Loaded)		ENGINE			
		Diesel (Four)			
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			

CỜ SỐ	LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN	
Việt-Nam Cộng-Hoà	Tàu Máy Chở Hàng Hoá			
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ 28 m	BỀ NGANG 7m2	TRỌNG TẤN 137	TRỌNG TẢI	
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY		MÁY		
		Máy Diesel (Bốn Máy)		
TỐC ĐỘ	DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI			

TIEN-PHONG



TIEN-PHONG



General Information

Owned by the Republic of Vietnam, registered in Saigon, and in use by the National Railroad, the cargo motorship Tien-Phong was built in 1953 at Reykjavik by Brodogradiliste III Maj. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Sulzer in Switzerland, has six 290-mm cylinders and a stroke of 500 mm.

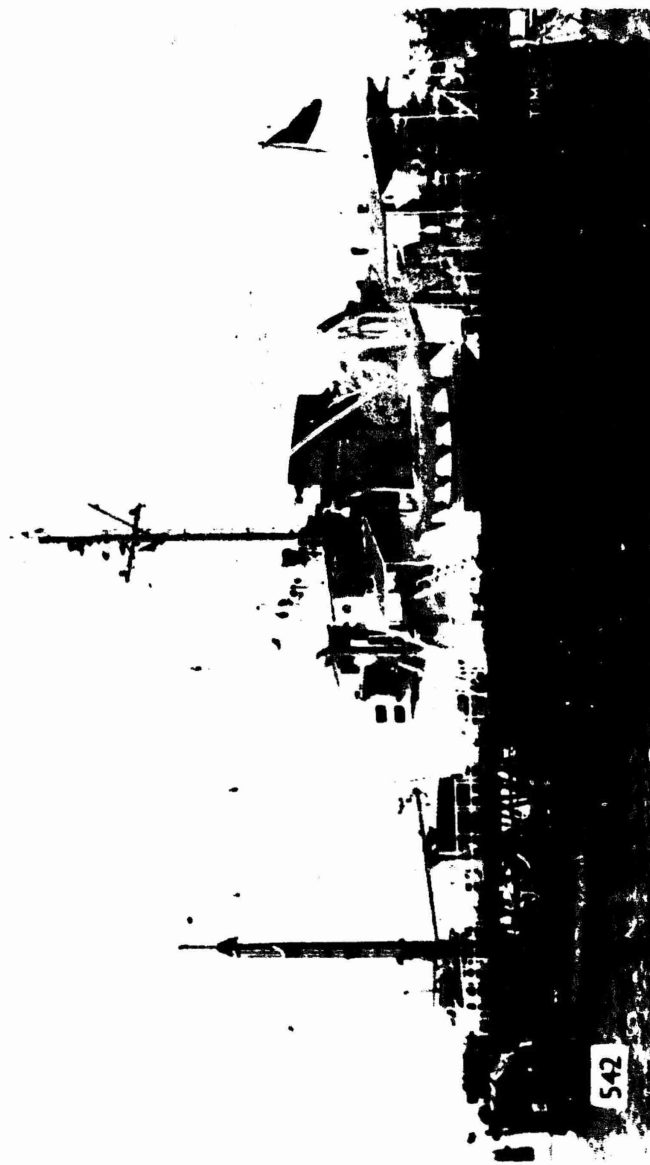
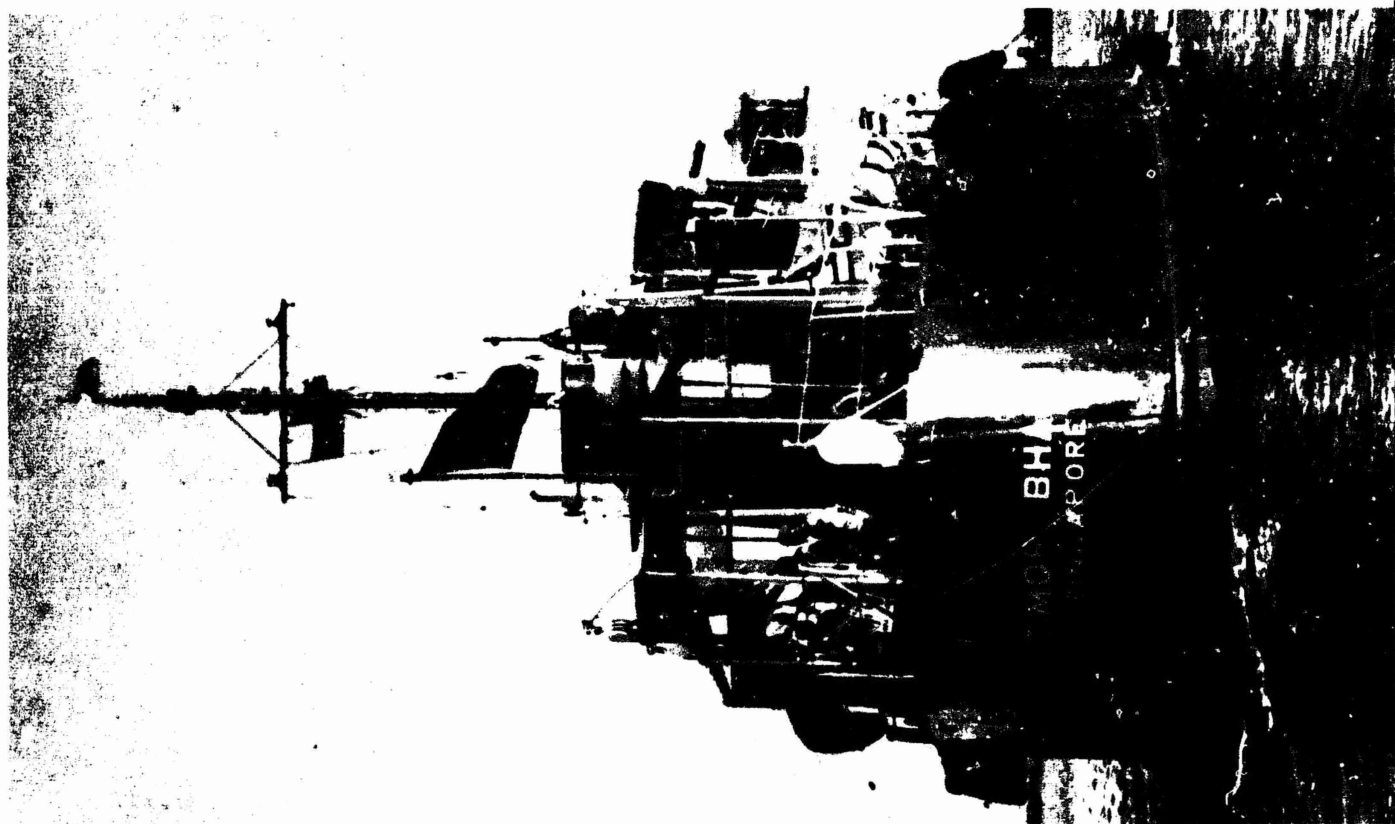
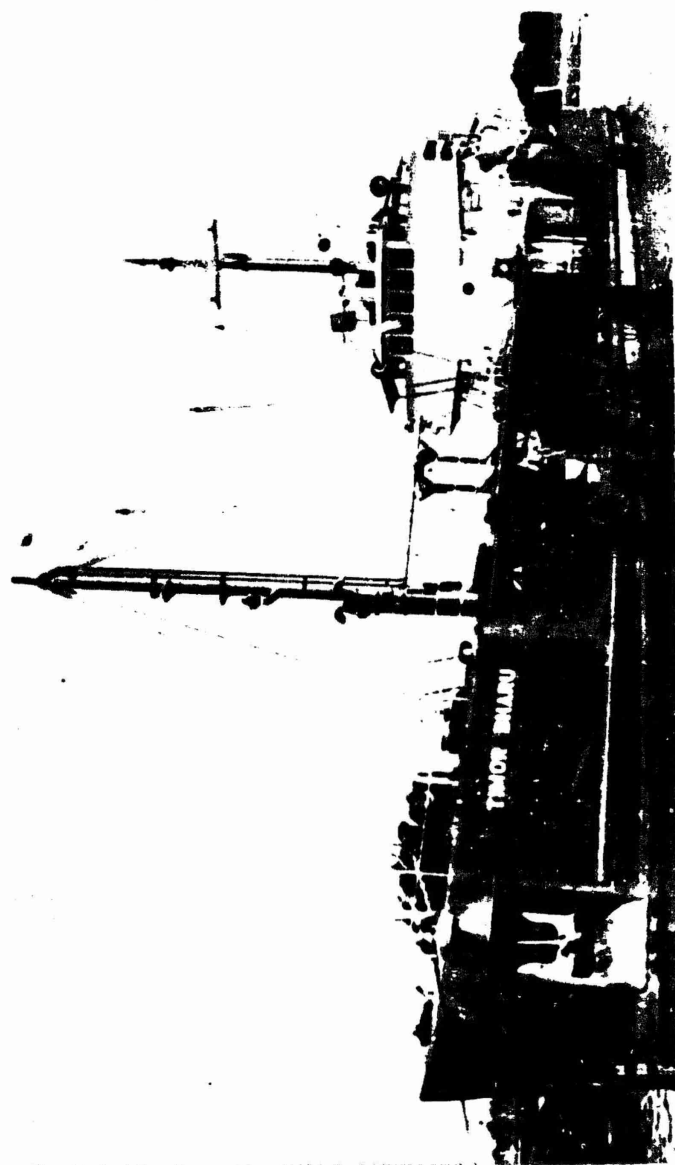
Khái Niệm Đại Cường

Tàu của Chính Phủ Việt-Nam Cộng-Hoà, đăng bộ tại Saigon và do Hoả Xa Quốc-Gia sử dụng. Tàu máy chở hàng hoá Tiên-Phong do hãng Brodogradiliste III Maj. đóng tại Reykjavik vào năm 1953. Máy diesel tác động đơn, 2 thì do hãng Sulzer ở Thụy-Sĩ chế tạo và có 6 xy-lanh dài 290 mm. Khoảng chạy của piston dài 500 mm.

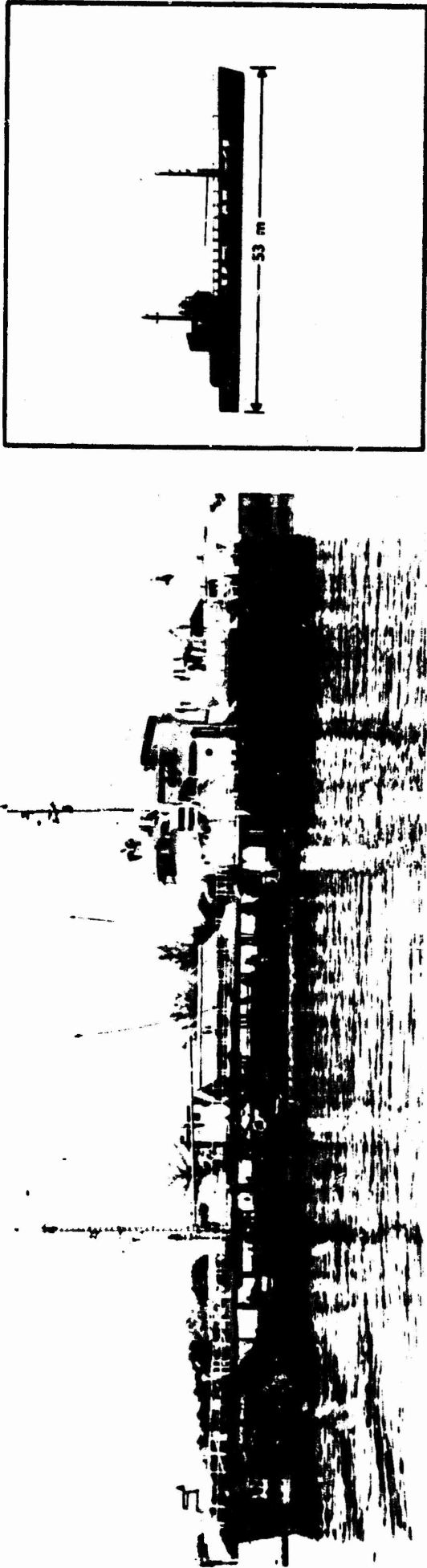
FLAG/NUMBER		TYPE		RADIO CALL SIGN	
South Vietnamese		Cargo Motorship		XVJE	
LOA	BEAM	GROSS TONS		NET TONS	
55 m	9.0 m	607		281	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		Diesel (One)	
3.9 m					
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			
10.5 kt				ESD, RT	

CỜ SỐ	LOẠI TÀU		DANH HIỆU VỎ-TUYẾN	
Việt-Nam Cộng-Hoà	Tàu Máy Chở Hàng Hoá		XVJE	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TẢI	
55 m	9m0	607	281	
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY		MÁY		
3m9		Máy Diesel (Một Máy)		
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI		
10, 5 Gút		ESD, RT		

TIMOR BHARU



TIMOR BHARU



General Information

Owned by New Oriental Nav. Co. Ltd. and registered in Singapore, the motor tanker Timor Bharu was built 1944 at Camden, New Jersey, by the R.T.C. S.B. Corp. Its two 2-cycle, single-action diesel engines were manufactured by Fairbanks Morse, Chicago, Illinois. Each engine has five 12-in. cylinders and a stroke of 15 in.

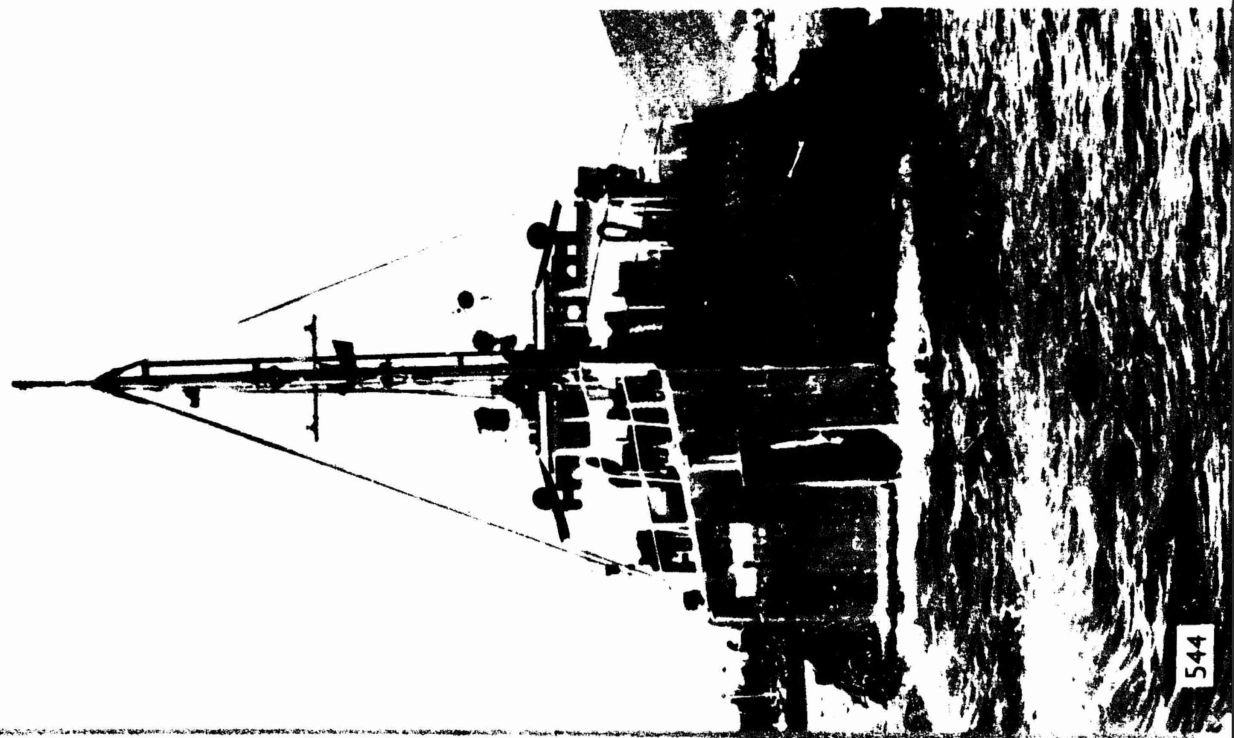
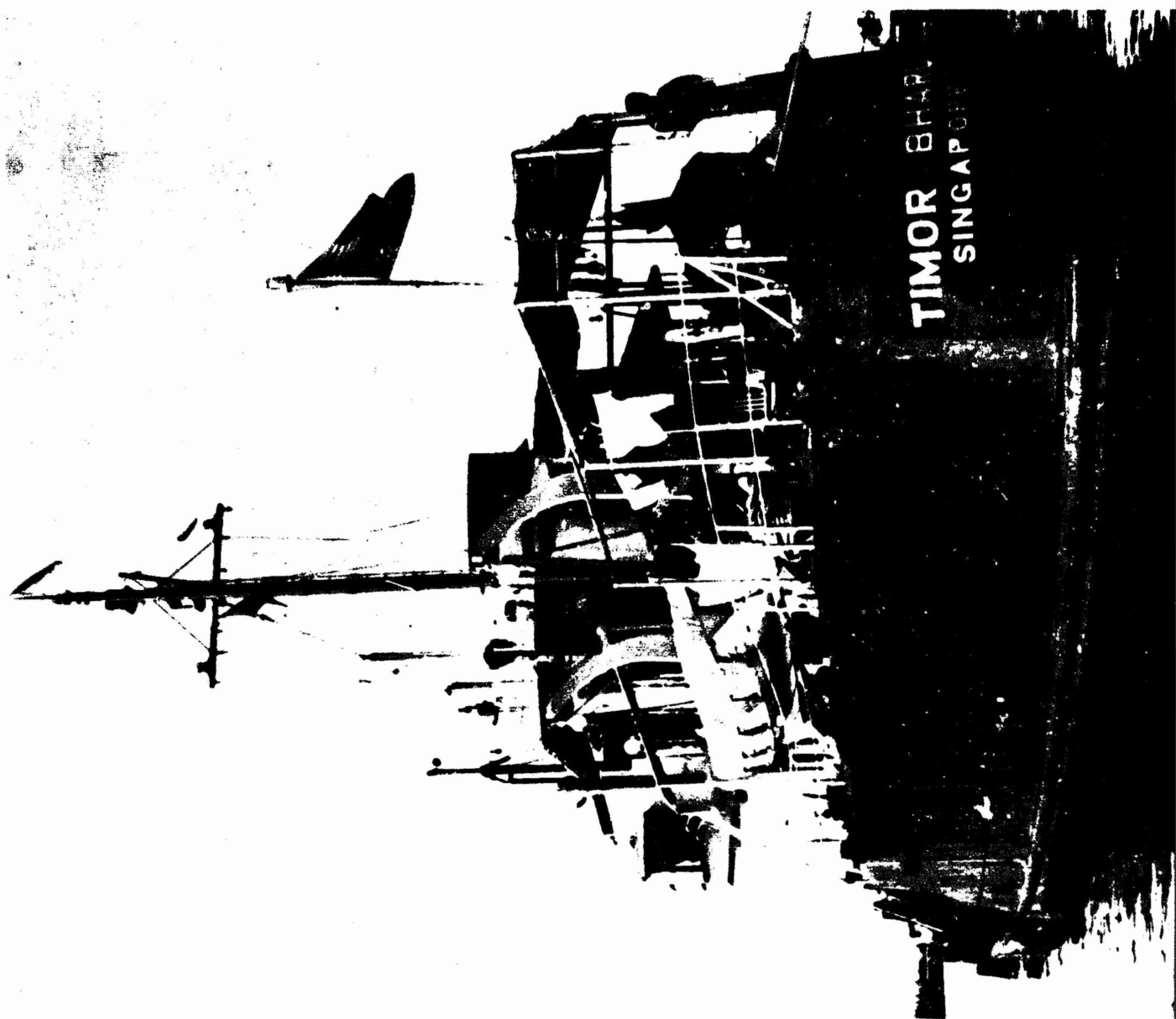
FLAG/NUMBER		TYPE		RADIO CALL SIGN	
Malaysian		Motor Tanker		9VIK	
LOA	BEAM	GROSS TONS		NET TONS	
53 m	9.8 m	615		347	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		Diesel (Two)	
4.0 m					
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			
7 kt (Loaded)					
8 kt (Light)				RT	

Khả Niệm Đại Cường

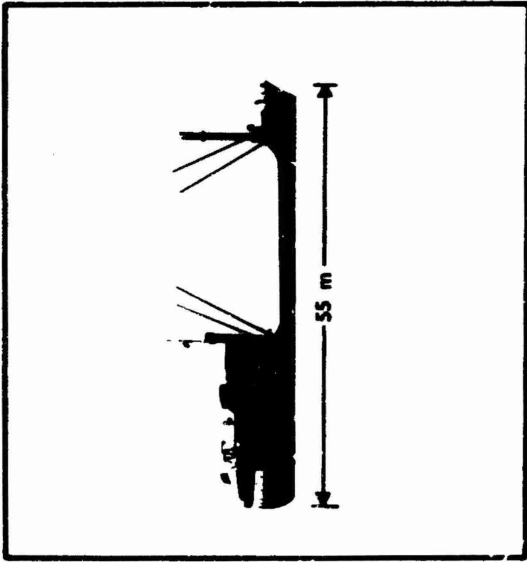
Tàu của Công Ty New Oriental Nav. Co. Ltd. và đăng bộ tại Singapore. Tàu chở dầu máy Timor Bharu do Công Ty R.T.C. S.B. Corp. đóng tại Camden thuộc New Jersey vào năm 1944. Hai máy diesel tác động đơn, loại hai thì do xưởng Fairbanks Morse ở Chicago, Illinois chế tạo. Mỗi máy có 5 xy-lanh dài 30 cm và khoảng chạy của piston là 37 cm 5.

CỜ SỐ	MỸ LAI		LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN	
			Tàu Máy Chở Dầu		9VIK	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN		TRỌNG TẢI		
53 m	9m8	615		347		
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY			MÁY			
4m0			Máy Diesel (Hai Máy)			
TỐC ĐỘ			DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI			
7 Gút (Khi Chở Đầy)						
8 Gút (Khi Chở Nhẹ)			RT			

TIMOR BHARU



TRUONG SON



General Information

Owned by the Republic of Vietnam, registered in Saigon, and in use by the National Railroad, the cargo motorship Truong Son was built in 1953 at Reykjavik by Brodogradiliste III Maj. Its 2-cycle, single-action diesel engine, manufactured by Sulzer in Switzerland, has six 290-mm cylinders and a stroke of 500 mm.

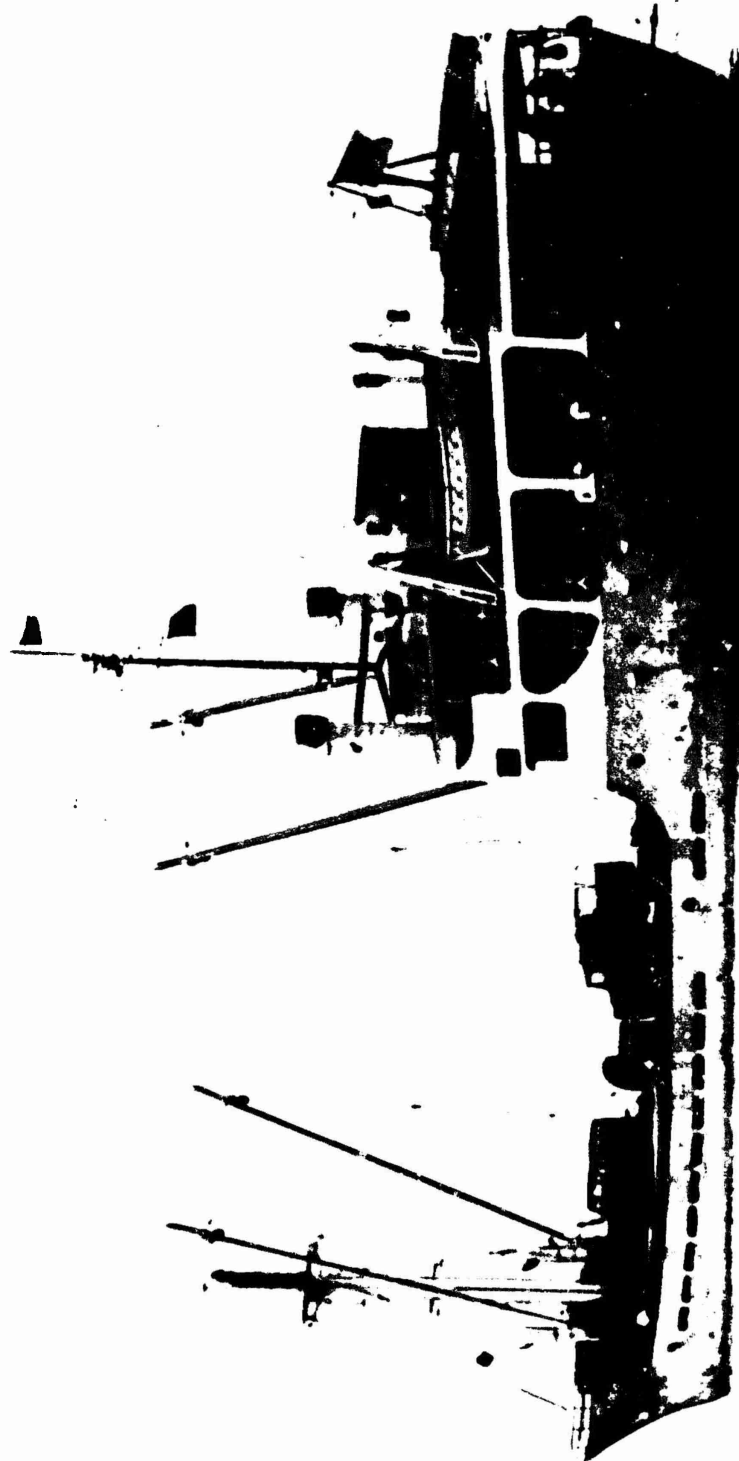
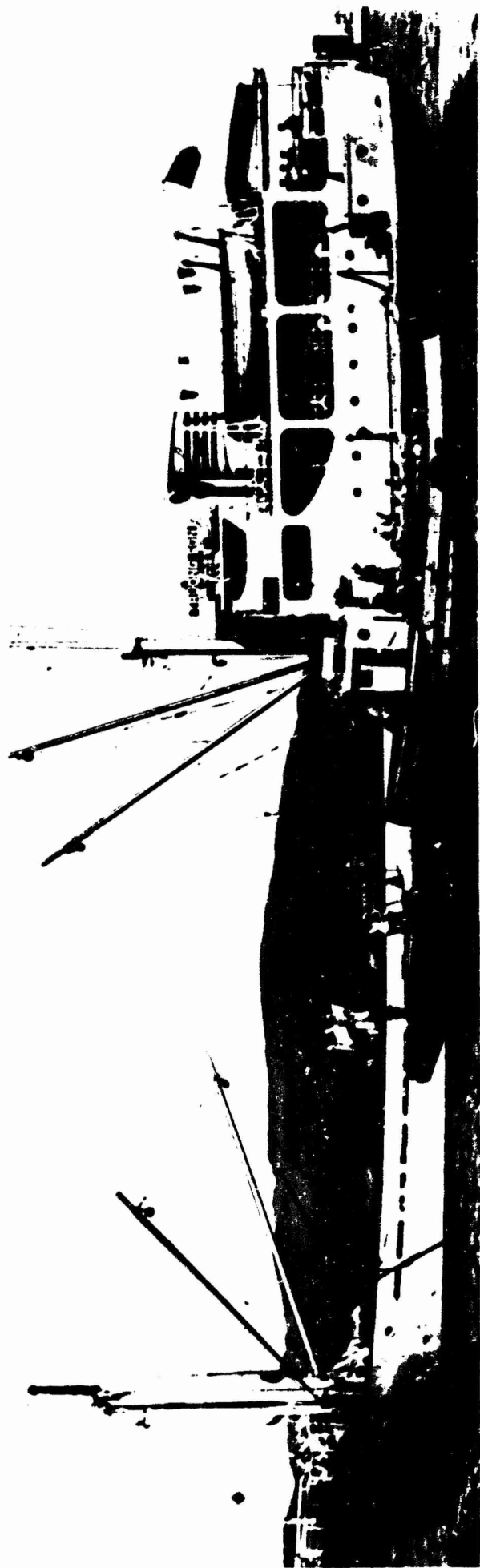
Khái Niệm Đại Cường

Tàu của Chính-Phủ Việt-Nam Cộng-Hòa, đăng bộ tại Saigon và do Hoả Xa Quốc-Gia sử dụng. Tàu máy chở hàng hoá Trường Sơn do hãng Brodogradiliste III Maj đóng tại Reykjavik vào năm 1953. Máy diesel tác động đơn, hai thì do hãng Sulzer ở Thụy-Sĩ chế tạo và có 6 xy-lanh dài 290 mm. Khoảng chạy của piston là 500 mm.

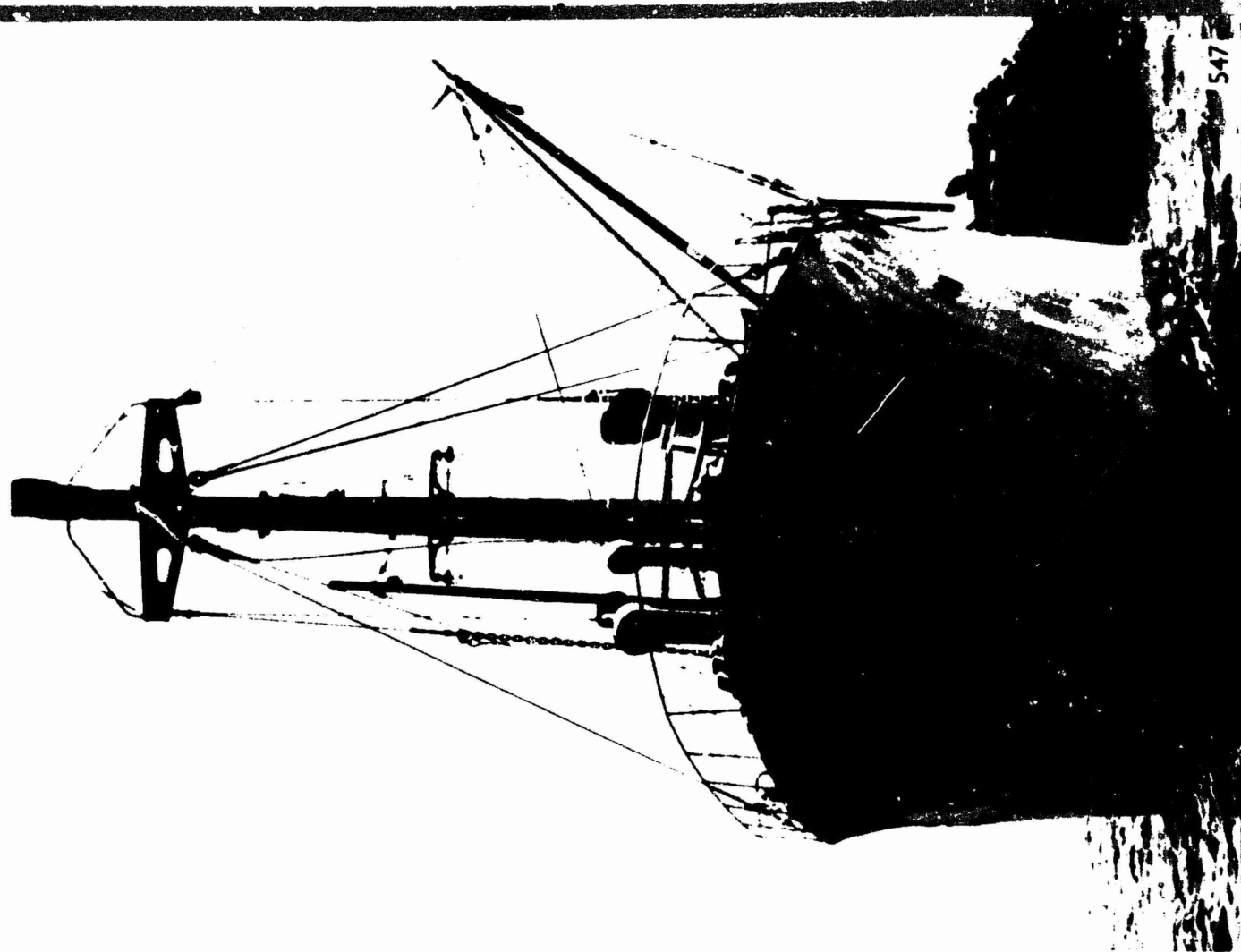
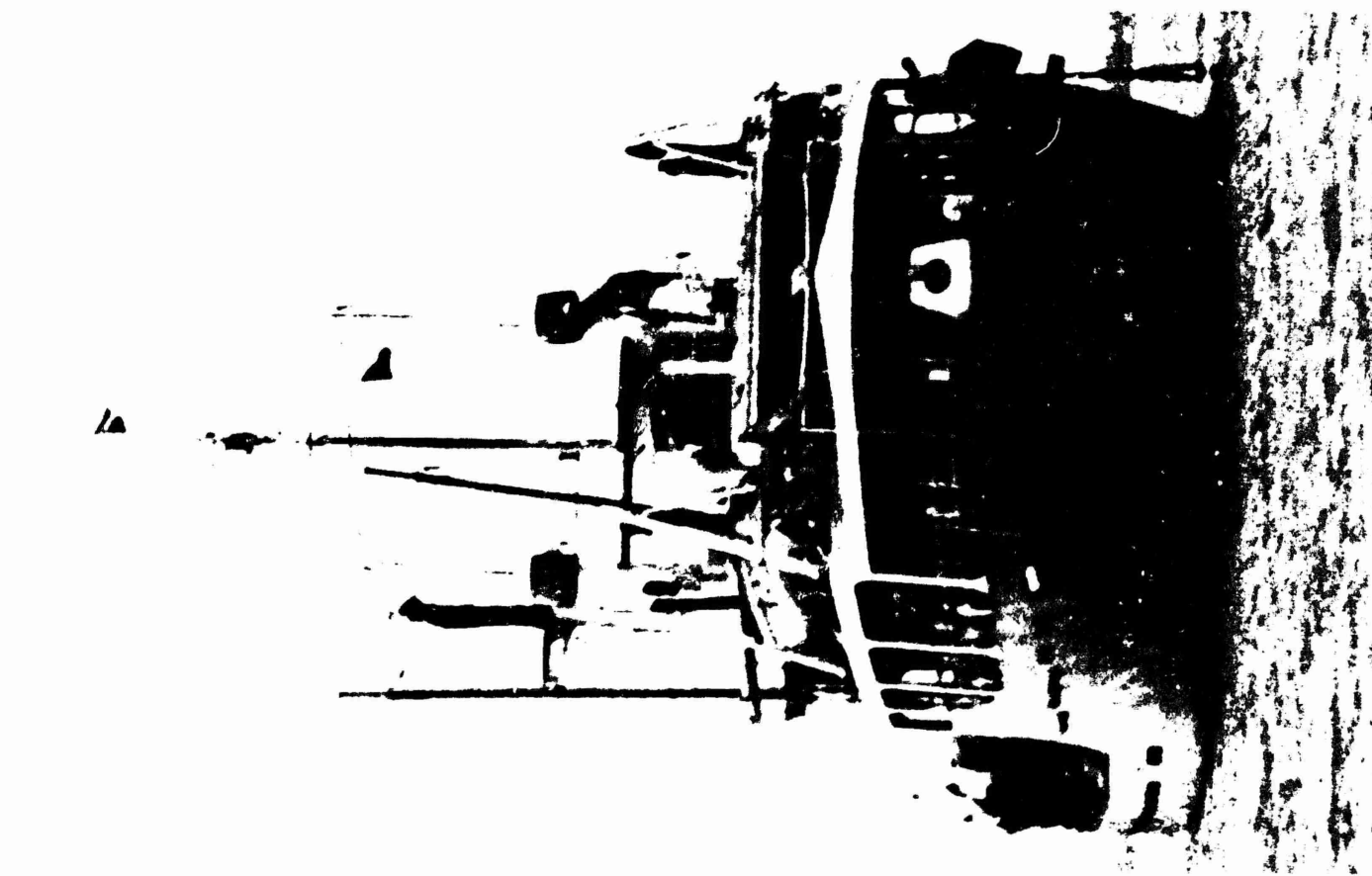
FLAG/NUMBER		TYPE		RADIO CALL SIGN	
South Vietnamese		Cargo Motorship		XVGZ	
LOA	BEAM	GROSS TONS		NET TONS	
55 m	9.0 m	607		281	
DRAFT (Loaded)		ENGINE			
3.9 m		Diesel (One)			
SPEED	10.5 kt		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		
			ESD, RT		

CỜ SỐ	LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN	
Việt-Nam Cộng-Hoà	Tàu Máy Chở Hàng Hoá		XVGZ	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TẢI	
55 m	9m0	607	281	
TẮM NƯỚC KHI CHỖ ĐẦY		MÁY		
3m9		Máy Diesel (Một Máy)		
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI		
10, 5 Gút		ESD, RT		

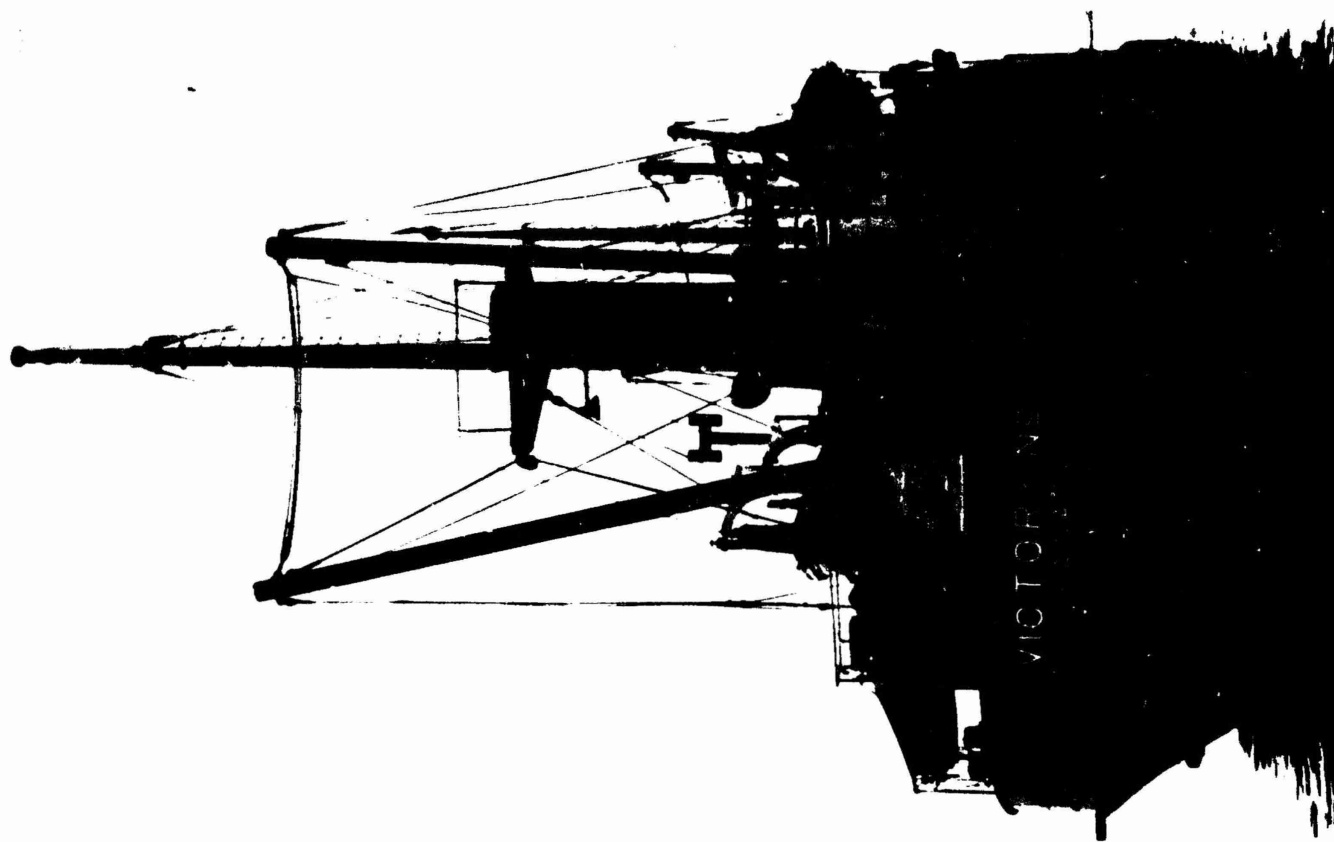
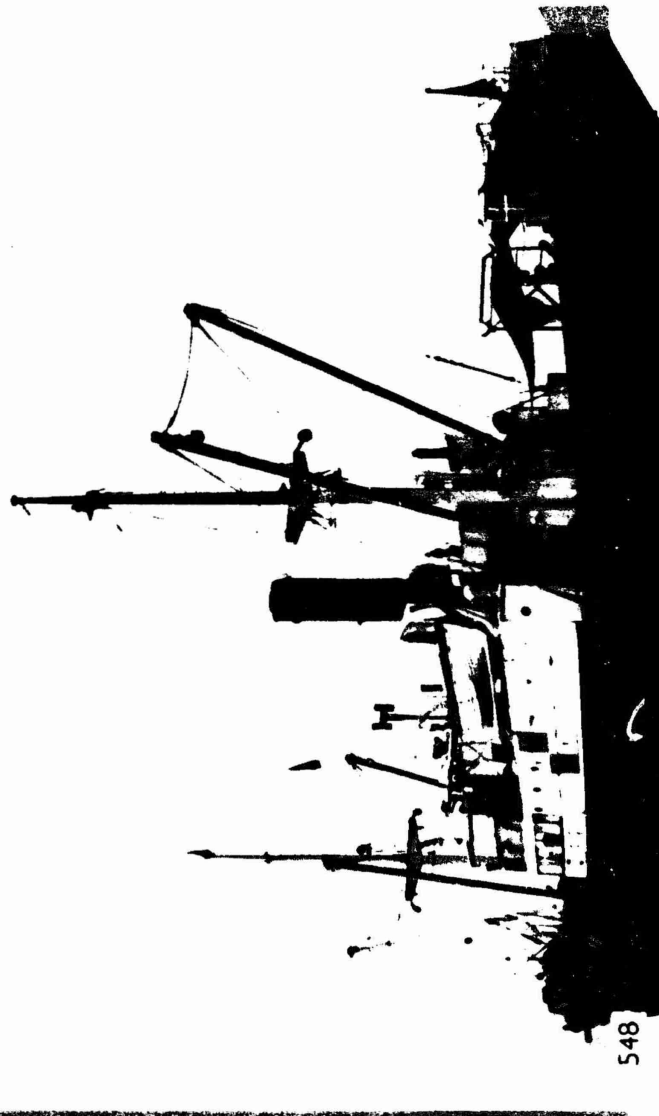
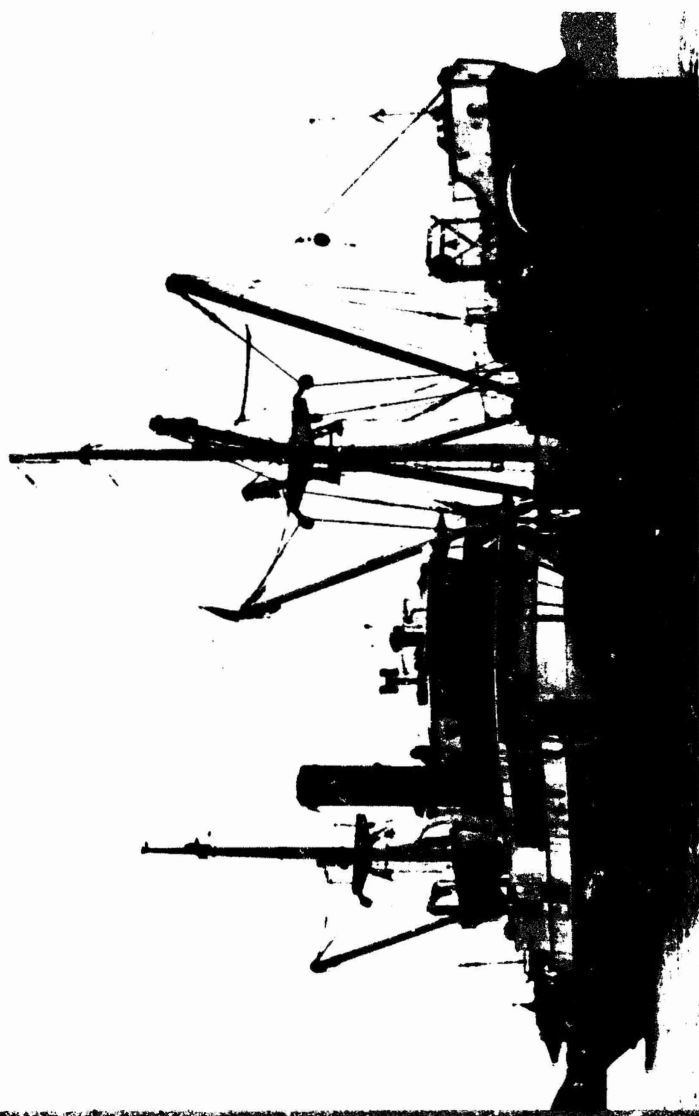
TRUONG SON



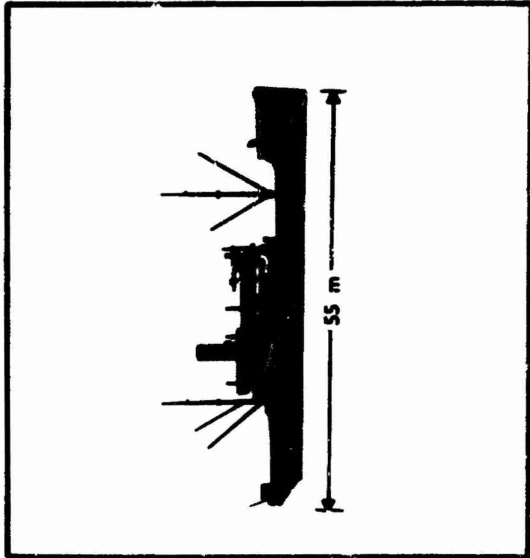
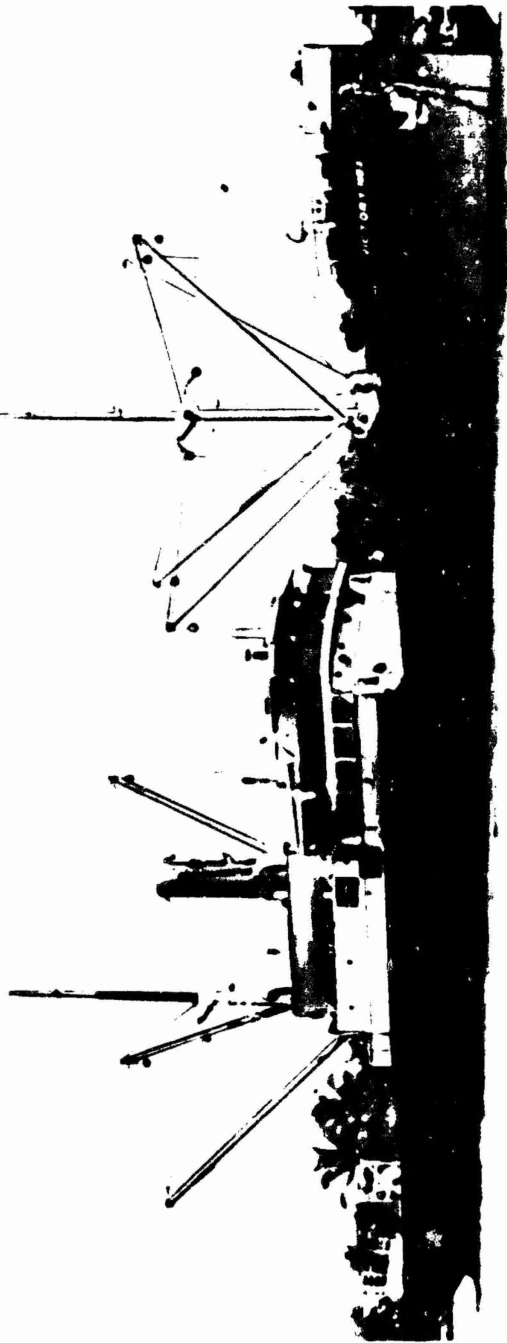
TRUONG SON



VICTORY NO. 1



VICTORY NO. 1



General Information

Owned by Leecho Steamship Co. S.A. and registered in Panama, the twin-screw cargo motorship Victory No. 1 was built in 1928 at Goole by Goole S.B. & R. Co. Ltd. Its two 2-cycle, single-action diesel engines were manufactured by Fairbanks, Morse & Co., Beloit, Wisconsin. Each engine has four 355-mm cylinders and a stroke of 430 mm.

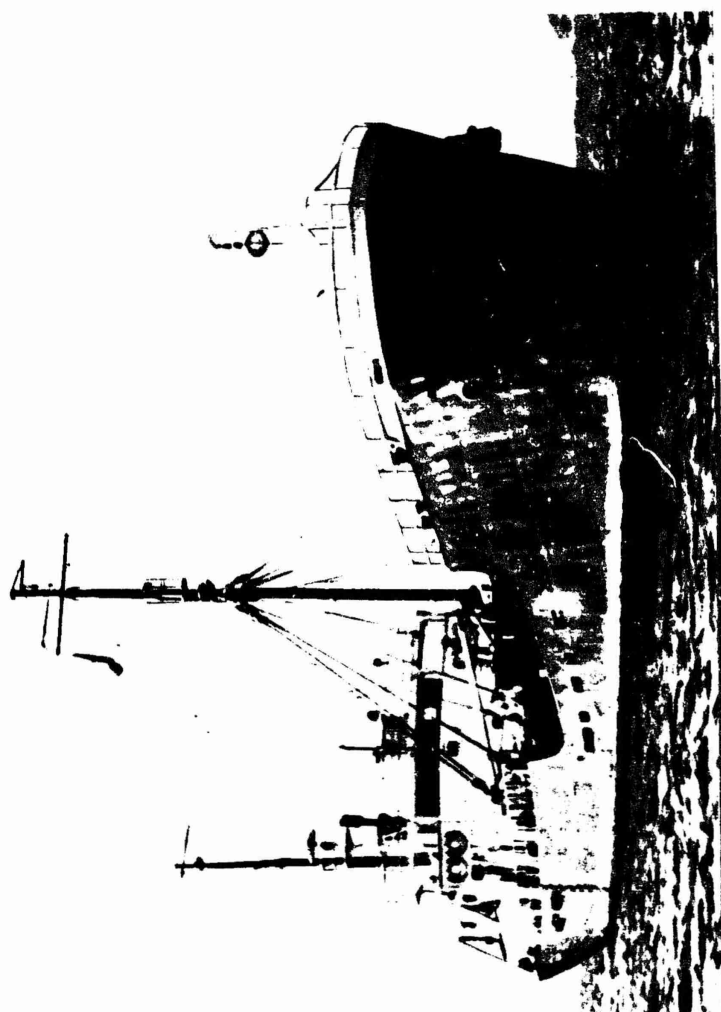
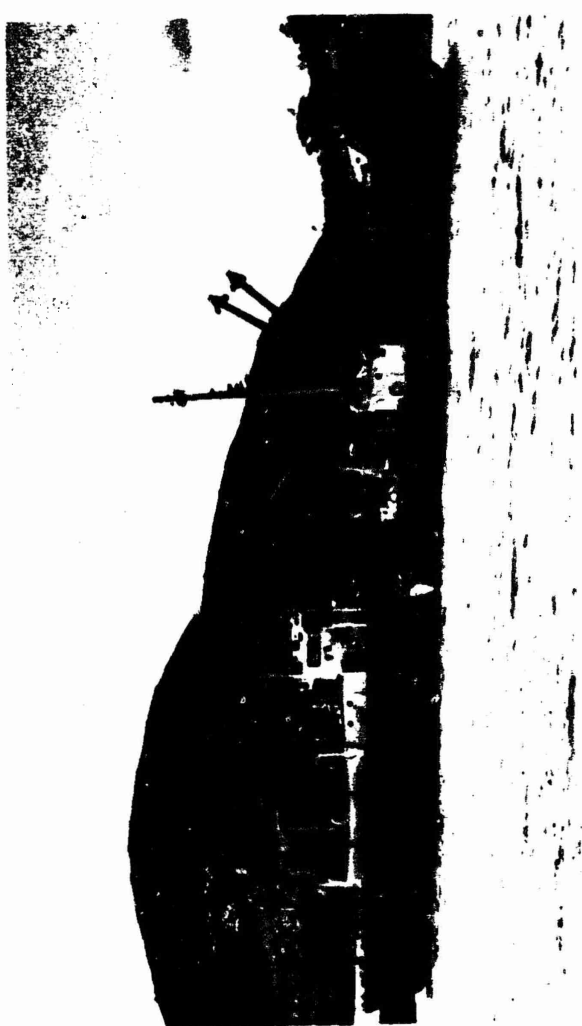
FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
Panamanian/3128HK		Twin-Screw Cargo Motorship	HOLZ	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
55 m	9.0 m	738	383	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		
4.1 m		Diesel (Two)		
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		

Khái Niệm Đại Cường

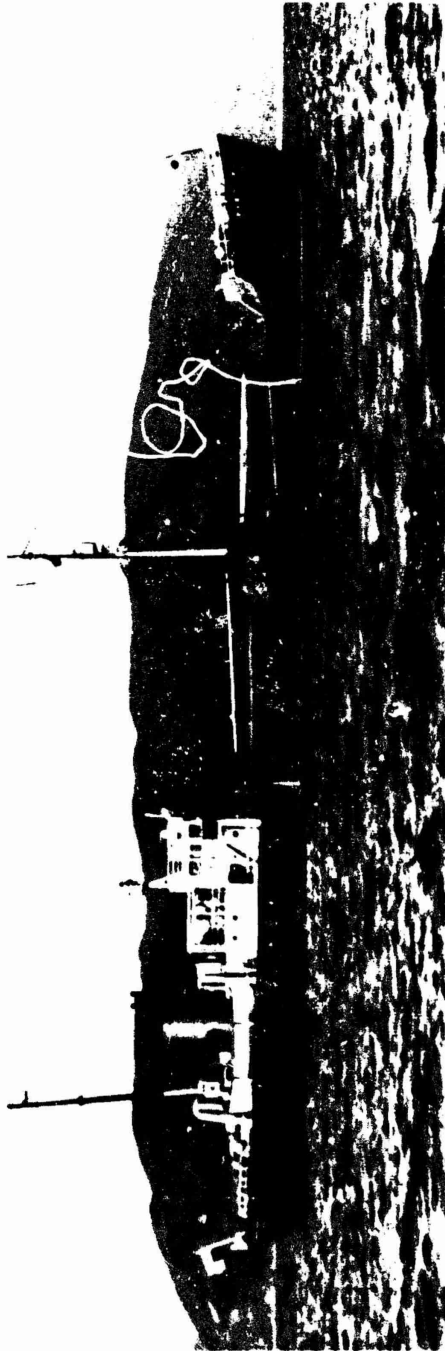
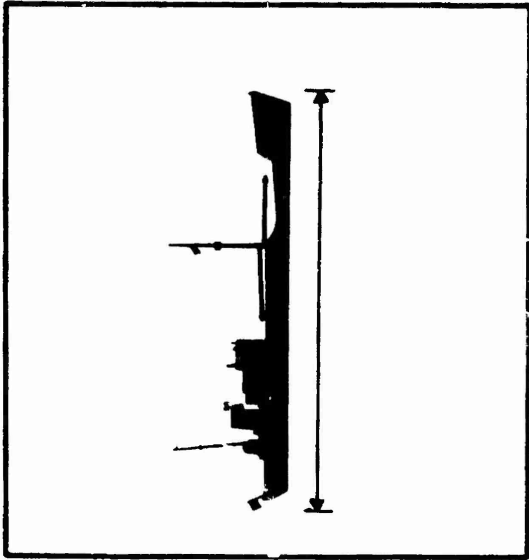
Tàu của Công Ty Leecho Steamship Co. S.A. và đăng bộ tại Panama. Tàu máy chở hàng hoá có hai chân vịt Victory No. 1 do Công Ty Goole S.B. và R. Co. Ltd. đóng tại Goole vào năm 1928. Hai máy diesel tác động đơn, hai thì do xưởng Fairbanks, Morse và Co. ở Beloit, Wisconsin chế tạo. Mỗi máy có 4 xy-lanh dài 355 mm và khoảng chạy của piston là 430 mm.

CỜ SỐ	LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN	
Panamian/3128HK	Tàu Máy Chở Hàng Hoá Có Hai Chân Vịt		HOLZ	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TẢI	
55 m	9m0	738	383	
TẦM NƯỚC KHI CHỜ ĐẦY		MÁY		
4m1		Máy Diesel (Hai Máy)		
TỐC ĐỘ	DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI			

VIET HAI



VIET HAI



General Information

Owned by Carina Steamship Co. Inc., Hong Kong, and registered in Panama, the cargo motorship Viet Hai was built in 1946. It has one 550-hp diesel engine.

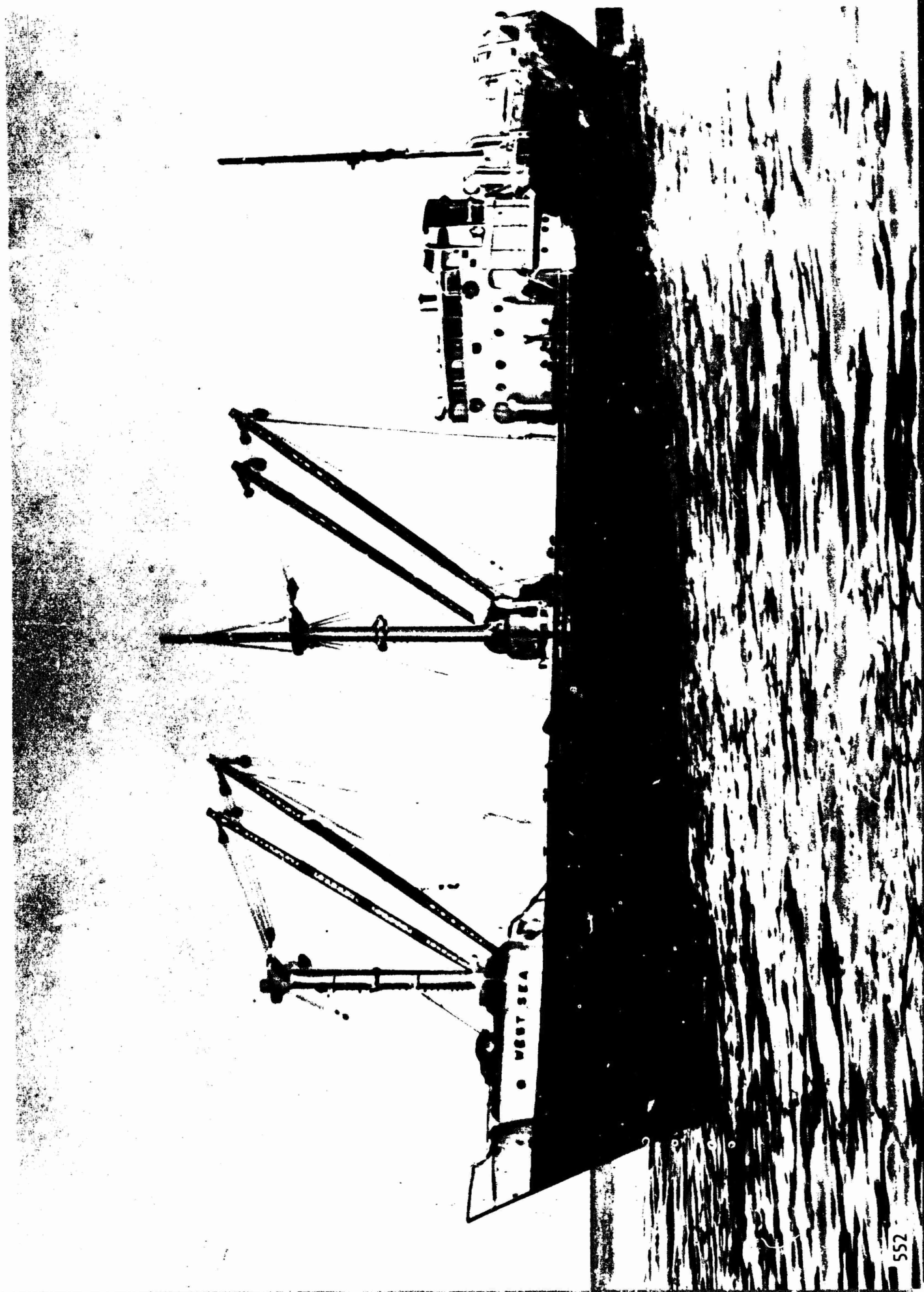
Khái Niệm Đại Cường

Tàu của Công Ty Carina Steamship Co. Inc. ở Hồng-Kông và đăng bộ tại Panama. Tàu máy chở hàng hoá Việt Hải được đóng năm 1946 và có một máy diesel mạnh 550 mã lực.

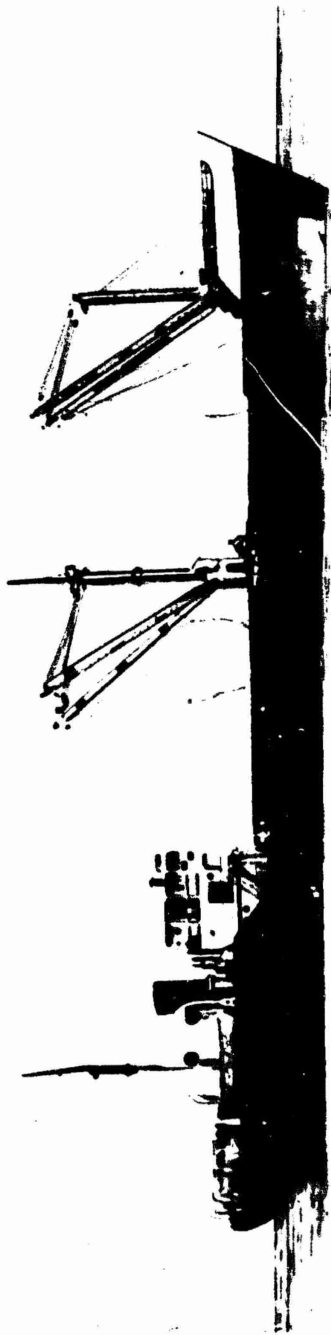
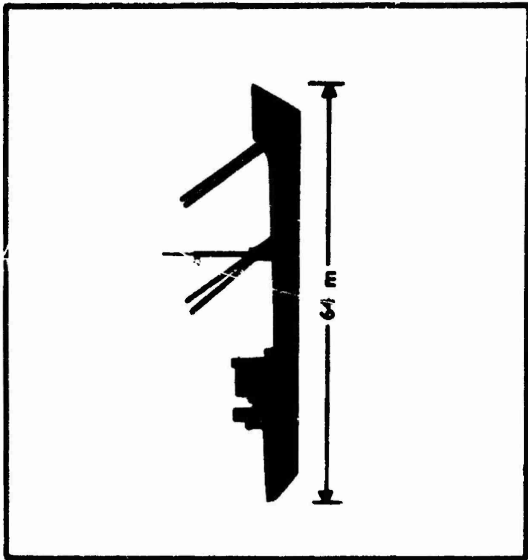
FLAG/NUMBER		TYPE	RADIO CALL SIGN	
Panamanian		Cargo Motorship		
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	
		816	518	
DRAFT (Loaded)	ENGINE			
4.5 m	Diesel (One)			
SPEED	NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			
8.5 kt (Loaded) 10 kt (Light)	WR			

CỜ SỐ	LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN	
Panama	Tàu Máy Chở Hàng Hoá			
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN	TRỌNG TẢI	
		816	518	
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY	MÁY		Máy Diesel (Một Máy)	
4m5				
TỐC ĐỘ	DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI			
8, 5 Gút (Khi Chở Đầy) 10 Gút (Khi Chở Nhẹ)	WR			

WEST SEA



WEST SEA



General Information

Owned by East Sea Corp. and registered in Panama, the cargo motorship West Sea was built in 1946 at Osaka by Osaka Settu Zosen Co. Ltd. Its 750-bhp diesel engine, manufactured by Kinoshita Tekkoshō Akaishi, has six 350-mm cylinders and a stroke of 500 mm.

FLAG/NUMBER		TYPE		RADIO CALL SIGN	
Panamanian		Cargo Motorship		HOWD	
LOA	BEAM	GROSS TONS		NET TONS	
64 m	9.7 m	918		452	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		Diesel (One)	
4.9 m					
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			
8 kt				WR	

Khái Niệm Đại Cường

Tàu của Công Ty East Sea Corp. và đăng bộ tại Panama. Tàu máy chở hàng của West Sea do Công Ty Osaka Settu Zosen Co. Ltd. đóng tại Osaka vào năm 1946. Máy diesel mạnh 750 mã lực, do xưởng Kinoshita Tekkoshō Akaishi chế tạo và có 6 xy-lanh dài 350 mm. Khoảng chạy của piston là 500 mm.

CỜ SỐ		LOẠI TÀU		DANH HIỆU VÔ-TUYẾN	
Panama		Tàu Máy Chở Hàng Hoá		HO: J	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ	BỀ NGANG	TRỌNG TẤN		TRỌNG TẢI	
64 m	9m7	918		452	
TÂM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY		MÁY		Máy Diesel (Một Máy)	
4m9					
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI			
8 Gút				WR	

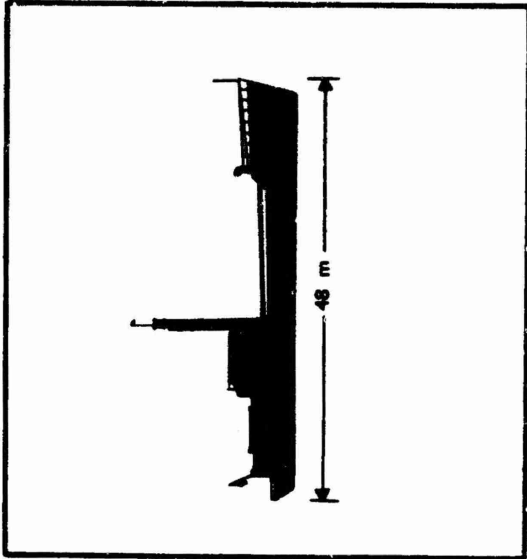
WING LIEN

General Information

Registered in Panama, the cargo motorship Wing Lien was built in 1949 at Koyagishima by Kawaminami Kogyo. Its 650-bhp diesel engine, manufactured by Mitsubishi Hvy. Ind. Reorg., Kobe, has six 260-mm cylinders and a stroke of 400 mm.

FLAG/NUMBER		TYPE		RADIO CALL SIGN	
Panamanian		Cargo Motorship			
LOA	BEAM	GROSS TONS		NET TONS	
66 m	9.3 m	854		545	
DRAFT (Loaded)		ENGINE		Diesel (One)	
4.1 m					
SPEED		NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS			
10 kt (Loaded)					
11.8 kt (Light)					

ZIPPER



General Information

Owned by Cie. Franco-Chinoise de Navigation and registered in Le Havre, the twin-screw cargo motorship Zipper was built in 1944 at New Orleans, Louisiana, by Higgins Industries Inc. Its four 4-cycle, single-action diesel engines were manufactured by Buda Co., Harvey, Illinois. Each engine has six 170-mm cylinders and a stroke of 220 mm.

Khái Niệm Đại Cường

Tàu của Công Ty Cie. Franco-Chinoise de Navigation và được đăng bộ tại Le Havre. Tàu máy Zipper chở hàng hoá có hai chân vịt do Công Ty Higgins Industries Inc. đóng tại New Orleans thuộc Louisiana vào năm 1944. Bốn máy diesel tác động đơn, 4 thì của tàu này do Công Ty Buda Co. ở Harvey, Illinois chế tạo. Mỗi máy có 6 xy-lanh dài 170 mm và khoảng chạy của piston là 220 mm.

FLAG/NUMBER		TYPE		RADIO CALL SIGN	
French		Twin-Screw Cargo Motorship		FPQO	
LOA	BEAM	GROSS TONS		NET TONS	
48 m	9.8 m	512		244	
DRAFT (Loaded)		ENGINE			
		Diesel (Four)			
SPEED			NAVIGATION/COMMUNICATION AIDS		
		RT			

CỜ SỐ	Pháp	LOẠI TÀU Tàu Máy Chở Hàng Hoá Có 2 Chân Vịt	ĐANH HIỆU VÔ-TUYẾN FPQO	
CHIỀU DÀI TOÀN THỂ 48m	BỀ NGANG 9m8	TRỌNG TẤN 512	TRỌNG TẢI 244	MÁY Diesel (Bốn Máy)
TẦM NƯỚC KHI CHỞ ĐẦY		MÁY		
TỐC ĐỘ		DỤNG-CỤ TRUYỀN-TIN HÀNG-HẢI		
RT				

ZIPPER

